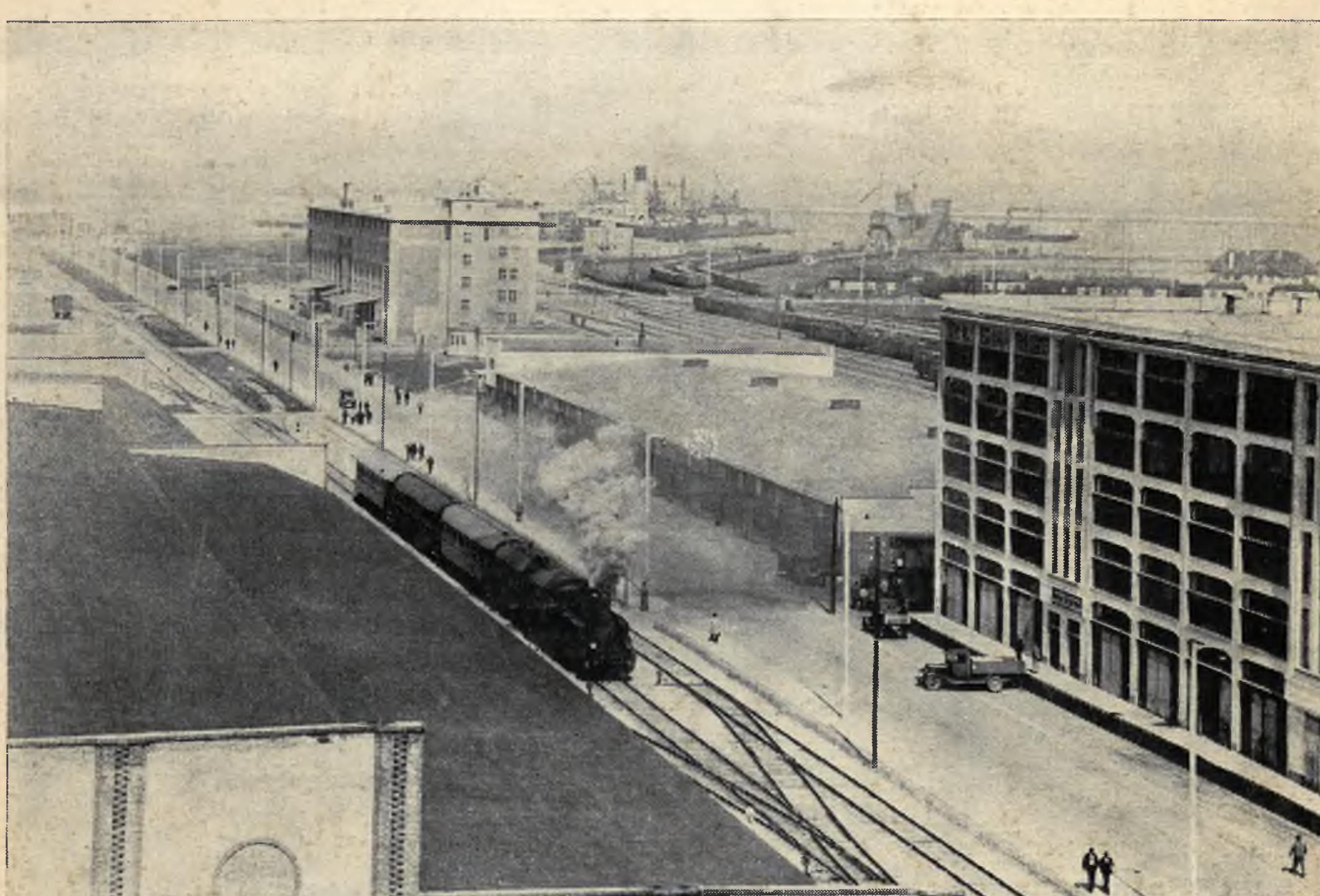
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

STYCZEŃ
1938

Rok VIII nr 1



FRAGMENT GŁÓWNEJ ARTERII PORTU

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P.A.T.

ERRATA

A. Przywóz

W zeszycie nr. 12

1) Grupa III — Wytwory pochodzenia mineralnego

w rubryce listopad	jest	13.107.6	winno być	14.737.6
„ „ „od pocz. roku	jest	244.275.5	winno być	245.925.5

2) Rudy różne i wypałki pirytowe

w rubryce litopad	jest	11.400.9	winno być	13.050.9
„ „ „od pocz. roku“	jest	152.926.8	winno być	154.576.8

3) Grupa XIII — Metale i wyroby z nich

w rubryce listopad	jest	69.869.4	winno być	68.219.4
„ „ „od pocz. roku“	jest	629.750.3	winno być	628.100.3

B. Wywóz

1) Węgiel bunkrowy

W zeszycie nr. 10	w rub. wrzesień	jest	50.832.8	winno być	50.632.8
	„od pocz. roku“	„	433.420.3	„ „	433.220.3
W zeszycie nr. 11	„ „ „od pocz. roku“	„	489.525.1	„ „	489.325.1
W zeszycie nr. 12	„ „ ,od pocz. roku“	„	552.227.9	„ „	552.027.9

2) Oleje i parafiny

W zeszycie nr. 8	w rubryce lipiec	jest	—	winno być	33.7
	„ „ „od początku roku“	„	182.3	„ „	216.0
W zeszycie nr. 9	„ „ „od początku roku“	„	187.8	„ „	221.5
W zeszycie nr. 10	„ „ „od początku roku“	„	187.8	„ „	221.5
W zeszycie nr. 11	„ „ „od początku roku“	„	187.8	„ „	221.5
W zeszycie nr. 12	„ „ „od początku roku“	„	188.9	„ „	222.6

3) Soda

W zeszycie nr. 9	w rubryce sierpień	jest	36.9	winno być	—
	„ „ „od pocz. roku“	„	41.—	„ „	4.1
W zeszytach nr. 10, 11, 12	„ „ „od pocz. roku	„	41.—	„ „	4.1

ROK VIII. STYCZEŃ 1938. Nr 1

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

PORT GDYNIA W ROKU 1937

WYSOKA koniunktura w handlu międzynarodowym, w roku ubiegłym, wywołała znaczne ożywienie również i w żegludze, podnosząc obroty towarowe, prawie we wszystkich portach świata. Porty bałtyckie i skandynawskie, szczególnie nas interesujące, znalazły się w orbicie tego ożywienia, a Gdynia i Gdańsk, porty polskiego obszaru celnego, wykazały za rok 1937 obroty rekordowe

Gdynia	— 9,147,270.9 ton	7,882,111,5 ton	r. 1936
Gdańsk	— 7,200.779.1 „	5,647,696.— „	
razem	— 16,348,050,0 „	13,529,807.5 „	

Poza tym udział tych portów, w handlu zagranicznym Polski, powiększył się dalej pod względem wagi do 77.4%, pod względem — wartości do 66.1%. Z szeregu zadań tych portów, najważniejsze — to obsługa zaplecza macierzystego. Oba porty p. o. c. już w najbliższym czasie, napewno znajdą się u granicy maksymalnego wykorzystania rodzimego zaplecza. Nie może to jednak wpłynąć hamująco na rozwój obrotów tych portów, w których ładunki tranzytowe odgrywają coraz większą rolę. Do starych klientów portu: Czechosłowacji, Austrii, Rumunii i Węgier przybywają nowi. Do takich najmłodszych klientów, port gdyński zalicza już Jugosławię i Bułgarię.

Ogólny wynik pracy portu gdyńskiego (obroty zamorskie łącznie, z przybrzeżnymi i wnętrzem kraju drogą wodną) za r. 1937 wyniosły 9.147.270.9 ton, wykazując 16%-owy wzrost w porównaniu z r. 1936 (7.882.111.5).

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów towarowych portu, złożyły się obroty zamorskie — 9.006.176.3 ton, obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem — 22.236.5 ton oraz obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 118.858.1 ton.

Rok ub. przynosi nadal bardzo korzystne z punktu widzenia interesów portu, zjawisko zmniejszanie się rozpiętości pomiędzy przywozem, a wywozem. Stosunek wzajemny kt., obniżył się z 4,7 na 4,2 w roku ub.

Import zamorski portu gdyńskiego w r. 1937 wyraża się liczbą 1.718.003.7 ton, wykazując 34.7%-owy wzrost w porównaniu z importem w r. 1936 (1.335.435,7 ton). Poważny ten wzrost importu, spowodowały przede wszystkim pozycje surowców i niektórych półfabrykatów, gdzie dominujący udział mają od szeregu lat, surowce hutnicze jak złom i metale. Rok sprawozdawczy przynosi tu nowe rekordowe wyniki. Złom żelazny wykazuje poważny, około 52%-owy wzrost importu 677.847 ton wobec (446.886 ton). Z metali, poza złomem żelaznym, dobrze rozwija się import miedzi 18.719 ton wobec 12.884 ton w roku 1936, cyny oraz metali różnych.

Drugą grupę, odgrywającą niemal że równorzędną, co do ważkości pozycję w przeładunkach portu gdyńskiego, stanowią wytwory pochodzenia mineralnego. Są to rudy, piryty, asfalty, smary i t. p. gdzie dużą rolę mają tu rudy żelazne, manganowe, chromowe i t. p., wykazujące ok. 24%-owy wzrost importu 168.489 t. wobec 136.817 t. w r. 1936. Obie te grupy stanowiąc ok. 60% ogólnego importu zamorskiego w porcie gdyńskim świadczą o roli i trwałości węzłów, łączących rodzime zaplecze — Górny Śląsk z portem gdyńskim.

Podstawowy surowiec w produkcji kwasu siarkowego piryty, wykazują w okresie sprawozdawczym bardzo poważny, przeszło 100%-owy wzrost importu 29.305 t. wobec 14.673 t. w r. 1936.

Wzrost zapotrzebowania kwasu siarkowego, to wzrost zatrudnienia całego szeregu chemicznych zakładów przemysłowych. O doskonałej koniunkturze w przemysłach chemicznych świadczy również bardzo poważny wzrost importu wielu surowców chemicznych jak siarka, farby, fosforyty, żużle Thomasa itp. Ilościowo jest to jedna z najpoważniejszych grup po złomie i rudach, w przeładunkach importu w porcie gdyńskim. Największy udział mają tu dwa surowce. dla krajowych fabryk nawozów sztucznych: fosforyty oraz żużle Thomasa. Import fosforytów w okresie sprawozdawczym wzrósł z 127.351 t. na 145.392 t. a żużle Thomasa z 38.536 t. na 64.861 t.

Wśród wytworów roślinnych, zwraca uwagę ok. 25%-owy wzrost importu nasion oleistych 50.813 t. wobec 41.776 t. w r. 1936, owoców świeżych, orzechów i migdałów, herbaty i korzeni 1.427 t. wobec 796 t. w 1936 r.

Do najbardziej wartościowych surowców w porcie gdyńskim zaliczają surowce włókiennicze. Przywóz bawełny w roku ub. — 95.516 t., wobec 93.817 t. w r. 1936. Spadek wykazały pozycje: juty z 13.809 t. na 12.567 t. oraz lnu, konopi, sisalu i innych włókien roślinnych.

Omawiając pozycje towarowe importu, które w okresie sprawozdawczym wzrosły, należałoby uwzględnić również papier, makulaturę 20.971 t., (14.969 t.) i celulozę 11.427 t. (8.151 t.). Towary te

odgrywają doniosłą rolę w tranzycie morskim portu.

Bardzo dobrze rozwija się import śledzi świeżych i solonych. Obie pozycje wykazują wzrost: śledzie z 41.682 t. na 48.970 t. w r. 1937.

Oprócz wspomnianych już surowców włókienniczych, zmniejszył się import ryżu surowego z 49.829 t. na 46.773 t. w r. 1937, kawy z 6.633 t. na 4.135 t., kakao z 6.417 t. na 5.853.4 t. oraz owoców suszonych. Nieznaczny zresztą spadek importu tych artykułów kolonialnych, podobnie jak i w ogólnym handlu zagranicznym R. P. łączy się zapewne z zagadnieniami obrony bilansu handlowego R. P.

Spadek importu tłuszczów roślinnych do 3.950 t. z 5.283 t. w r. 1936 i zwierzęcych do 12.923 t. z 14.000 t. r. 1936 związany jest z akcją sfer rolniczych, mających za zadanie podniesienie konsumcji krajowych tłuszczów.

Zwraca natomiast uwagę spadek importu surowców garbarskich: skór do 27.625 (30.596) i garbników 13.026 t. (18.943).

Z wyrobów gotowych, zmniejszył się import wyrobów żelaznych i metalowych, maszyn, aparatów oraz części wagonów i lokomotyw.

Eksport zamorski w porcie gdyńskim w roku ubiegłym wyniósł w liczbach absolutnych 7.288.172 t., wykazując 14,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z rokiem 1936, (6.407.490,2 ton).

Tempo wzrostu eksportu jest prawie że trzykrotnie mniejsze niż importu. Przyczyny tego zjawiska tkwią w strukturze naszego eksportu zamorskiego, w porcie gdyńskim. Jeżeli wyeliminujemy takie towary masowe jak grupę węgla (węgiel eksport, koks i bunkier) oraz drzewa (tarcicę i kopalniaki) to na pozostałą drobnicę pozostanie ok. 10%.

Tendencje wzrostu towarów masowych, uzależnione są przede wszystkim od porozumień międzynarodowych (grupa węgla), bądź też koniunktur (grupa drzewa) wykazują naogół z wyjątkiem może grupy tej ostatniej, minimalne wahania. Eksport pozostałych towarów, poza nie licznymi grupami towarowymi jest w przeważnej mierze pionierski. Stąd liczne i poważne przeszkody utrudniające jego wzrost. Dominujący artykuł, naszego eksportu zamorskiego — węgiel eksportowy w okresie sprawozdawczym wykazuje przeszło 13%-owy wzrost 5.360.206 ton, wobec 4.903.613 ton w r. 1936. Wzrost ten zawdzięczać należy zwiększeniu się wysyłek do Belgii, Francji, Danii, Holandii, Norwegii, Finlandii, Łotwy, Egiptu, Senegalu Fr. Zmniejszyły się natomiast wysyłki węgla do Szwecji, Włoch, Brazylii, Grecji, Gibraltaru, Malty, Syrii i Szwajcarii.

Zwiększył się również eksport węgla bunkrowego z 401.573 t. w r. 1936 na 611.581.4 ton w okresie sprawozdawczym.

Rok ub. przynosi poważne załamanie się eksportu tarcicy jedynie w porcie gdyńskim, natomiast około 18%-owy wzrost wykazał port gdański. Spadek eksportu tarcicy w porcie gdyńskim w roku ub. wyniósł ok. 44%, obniżając kwotę do 142 tys. t. z 265.629 t. w roku 1936. Dobrze rozwija się w roku sprawozdawczym jedynie eksport bali, słupów i kopalniaków, wykazując prawie czterokrotny wzrost 70.965 ton wobec 18.958 ton w 1936 r. Wzrost ten zawdzięczać należy wysokiej koniunkturze w angielskim górnictwie węglowym, użytkującym coraz większe ilości polskich kopalniaków. Z grupy towarów drzewnych wzrósł również eksport dykt i fornierów do 16.962 t., wobec 15.373 ton r. 1936 oraz w nieco mniejszym stopniu mebli giętych.

Do najbardziej może cennych artykułów naszego eksportu, należą niewątpliwie przetwory spożywcze (warzywne, mięsne, cukier, zwierzęta żywe (konie) i wytwory pochodzenia zwierzęcego (bekony, szynki, ptactwo bite, jaja, masło i sery). Cały niemal eksport tych artykułów zlokalizowany został w porcie gdyńskim, wyposażonym w tym celu w najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe i chłodnie. W okresie sprawozdawczym wykazały wzrost pozycje: szynek i innych peklowanych — o ok. 30%, nieznacznie bekony, natomiast przetwory mięsne o ok. 70%. Zmniejszył się zaś w okresie sprawozdawczym wywóz niektórych artykułów hodowlanych: drobiu i ptactwa bitego, jaj — z 22.764 ton do 20.019 t., masła z 11.369 ton do 6.548.6 oraz tłuszczów zwierzęcych.

Trudno w tej chwili orzec, jakie przyczyny spowodowały dość poważny spadek eksportu cukru (45.494 ton wobec 62.161 ton w r. 1936).

Od szeregu lat w porcie gdyńskim odbywa się przeładunek koni żywych, eksportowanych w przeważnej mierze do angielskich kopalń węgla, jako siła pociągowa. W okresie sprawozdawczym ub. r. wywieziono ich około 300 sztuk, wobec 612 sztuk w r. 1936.

Poza wspomnianą już grupą węgla, kopalniaków i niektórych produktów hodowlanych, wykazują poważny wzrost artykuły przemysłu chemicznego: siarczan amonu — 46.653 ton (wobec 17.008 ton w r. 1936), kierowany w przeważnej mierze na Daleki Wschód (Chiny, Japonia), sól potasowa — 8.265 ton (wobec 4.099 ton w r. 1936).

Eksport produktów hutniczych jest na najlepszej drodze swego rozwoju. Najpoważniejszą rolę odgrywały tu w roku ubiegłym szyny kolejowe, wykazując przeszło pięciokrotnie wzrost eksportu (45.726 ton w okresie sprawozd. wobec 8.562 ton w r. 1936). Poza szynami zwiększył się eksport żelaza surowego, rur żeliwnych i żalaznych (z 25.962 ton w roku 1936 na 34.736 ton), cynku oraz metali różnych.

Pewnym wyjątkiem w eksporcie produktów hutniczych jest żelazo handlowe, które w okresie sprawozdawczym wykazuje minimalny spadek eksportu, również jak i wywóz blachy cynkowej. Jeden z najwcześniejszych artykułów wywozu w porcie gdyńskim, gdyż datujący się już z 1926 r., cement — spadł z 13.330 ton w roku 1936 na 11.602 ton.

Spośród produktów przemysłów rolniczych, rok ub. wykazuje spadek eksportu słodu 20.756 ton wobec 27.460 t. w r. 1936, otrąb oraz wytłoków buraczanych.

Z produktów chemicznych, zmniejszył się bardzo poważnie wywóz karbidu.

Obroty przybrzeżne, łącznie z W. M. Gdańskiem, wykazują spadek. Spadek ten, związany jest ściśle z ożywieniem na liniach regularnych, obu portów p. o. c. Bardzo często statek. zawijający do Gdyni względnie do Gdańska, posiada niewielki ładunek, przeznaczony dla drugiego portu p. o. c. Oszczędzając kosztów, związanych z zawinięciem do następnego portu p. o. c., woli wyładować go w jednym z portów p. o. c. Stąd ładunki te, statkami żeglugi przybrzeżnej dowożone są bezpośrednio do jednego z portów p. o. c. Po wyjaśnieniu struktury tych obrotów, spadek ten nie powinien budzić większych obaw. Jeżeli chodzi o podział na przywóz i wywóz, to przywóz wykazuje 64.3%-owy spadek — 7.079 ton w roku ub. wobec 19.894 ton w r. 1936, wywóz natomiast 22,7%-owy spadek — z 19.626 ton w r. 1936 na 15.157 ton w roku ub. Ogółem przywóz łącznie z wywozem wykazał ok. 45%-owy

spadek tych obrotów. Do najczęściej spotykanych pozycyj w obrocie przybrzeżnym należą w imporcie: przetwory chemiczne, surowce garbarskie, przetwory spożywcze i zwierzęce oraz artykuły kolonialne. W wywozie zaś oprócz wspomnianych już pozycyj dochodzą: ryż wyłuszczony, papier i jego wyroby, surowce włókiennicze oraz wyroby metalowe.

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, jak wskazuje zresztą wyraźnie sama ich nazwa, mają za zadanie obsługiwać port gdyński drogami wodnymi, a więc przez śluzę w Einlage Wisłą. Od szeregu lat obroty te wykazują stałą tendencję wzrostu. W okresie sprawozdawczym 25.4%-owy wzrost przywozu — 57.154,5 ton wobec 45.562 ton w r. 1936 oraz 14,2%-owy wzrost wywozu — 61.703,6 ton wobec 54.083,8 ton w r. 1936. Ogółem, tj. przywóz łącznie z wywozem, wykazują 19,2%-owy wzrost obrotów, z 99.645,8 ton w roku 1936 na 118.858,1 ton w roku ub. Liczny jest szereg pozycyj towarowych przywozu i wywozu, biorących udział w tych obrotach. Z głębi kraju, Wisłą przez śluzę w Einlage, poczym morzem przewożone są do Gdyni głównie: cukier, mąki, warzywa, siarczan amonu, soda, drzewa itp., a wywożone są tą samą drogą: ryż wyłuszczany, nasiona oleiste, skóry, garbniki, tłuszcze zwierzęce i roślinne, surowce włókiennicze, papier oraz metale różne. Z chwilą usprawnienia żeglugi śródlądowej w Polsce i postawienia jej na stopie, odpowiadającej potrzebom rozwojowym wielkiego państwa, obroty te zmienią się gruntownie.

Ruch statków w porcie gdyńskim analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności. Kt. dokładne zestawienie na str. 14-ej.

Ruch pasażerski w r. 1937 wykazał poważne ożywienie, wywołane dużą emigracją i wycieczkami turystycznymi G. A. L., osiągając liczbę osób 45.267, z kt. przyjechało 13.180 osób. przez Gdynię do kraju. Morski ruch pasażerski za rok ub. w stosunku do r. 1936, powiększył się o 10%, wykazując nast. kolejność: Gdynia — St. Zjedn. 10.616 osób, Anglia 7.321 os., Francja 6.129, Argentyna 4.911, Brazylia 3.671, Dania 1.484 i Kanada 976 osób.

Ilość linii regularnych portu, zwiększyła się również. Przybyło nowe połączenie Gdyni z portami zachodniego wybrzeża, Południowej Ameryki. Armatorem nowej linii jest firma Reder Nordstjenan (Johnson Line) Stockholm, a maklerem Oceaniczna Agencja Okrętowa.

W roku ubiegłym trwały nadal bardzo poważne prace nad rozbudową i usprawnieniem przeładunku w porcie gdyńskim. O inwestycjach w porcie gdyńskim podaje numer poprzedni „W. P. G.". Wymienić jeszcze należy inwestycje prywatne, jak np. magazyn śledziowy f. „Bloomfields'a", znajdujący się w budowie, kt. jest największą lokatą prywatnego kapitału w porcie rybackim, następnie magazyny firm „Schenker" i „Bananas" oraz rozbudowa magazynów i zainstalowanie chłodni na owoce f. J. Fetter, gmach Arbitrażu Bawełnianego, fabryka mączki rybnej oraz fabryka farb i lakierów „Hempel i Lippert" w wolnej strefie.

MGR K. HICHEL

Zagadnienia rozbudowy żeglugi trampowej w Polsce

STRUKTURA żeglugi powinna odpowiadać strukturze handlu morskiego kraju, pod którego flagą handel ten jest uprawiany. Jeżeli dany kraj wywozi i przywozi stosunkowo dużo towarów masowych, żegluga krajowa powinnaby się składać przeważnie ze statków towarowych-trampów, odpowiednich dla przewozu tych towarów. Kraj wykazujący duży ruch pasażerów przez porty, duży obrót towarowy wyrobów gotowych — drobnicy, powinienby budować i nabywać statki pasażerskie i statki pasażersko-towarowe linii regularnych dla przewozu pasażerów i drobnicy.

Naturalnie, od zasady j. w. istnieją małe odstępstwa. Nie można bowiem przeprowadzić dokładnego podziału pomiędzy towarami, które są przewożone przez statki-trampy i statki drobnicowe linij regularnych. W innych wypadkach znów buduje się statki b. drogie, pasażerskie dla utrzymania prestige'u kraju wobec zagranicy i może własnych obywateli, które w razie wojny, mogłyby służyć z racji ich wielkiej szybkości, dla przewozu wojska z kolonii lub do kolonii.

Polska nie należy do krajów bogatych w kapitały i nie ma kolonii. W żegludze naszej na razie mniej powinny odgrywać względy prestige'owe, a za to względy osiągania zysku i bilansu płatniczego kraju, wpływy dewizowe i t. p. Dlatego też w najbliższym czasie przede wszystkim musimy rozbudować naszą flotę trampową t.j. tą, która stosunkowo najtaniej kosztuje, jest najbardziej rentowna, mniej wymaga subwencyj ze strony państwa i odpowiada naszym obrotom towarowym morskim.

Wg. danych statystycznych za 1935 i 1936 r. przywóz i wywóz towarów drogą morską, przez porty polskie przedstawiał się następująco, z uwzględnieniem towarów, które przeważnie przewozi się statkami trampami:

wywóz	1935 r.	stosunek %	1936 r.	stosunek %
ogółem w tysiącach ton	10.678	100	11.083	100
z tego towary przewożone przeważnie statkami trampami	9.911	92	10.076	89,5
inne towary-drobnicowe przewożone głównie statkami linij regularnych	767	8	1.007	10,5

przywóz	1935 r.	stosunek %	1936 r.	% stosunek
ogółem w tysiącach ton	1.891	100	2.289	100
z tego towary przewożone przeważnie statkami trampami	1.223	64	1.656	71
inne towary-drobnicowe przewożone przeważnie statkami linij regularnych	668	36	644	29

Zestawienia te wykazują, że w roku 1935 drobnica stanowiła w przywozie około 36 proc. ogółu towarów, a wywozie około 8 proc. W roku 1936 liczby te były odpowiednio w przywozie 29 proc., a w wywozie 10,5 proc.

Tymczasem flota polska handlowa, rozbudowana jest zupełnie odwrotnie do naszych obrotów towarowych. Na ogólny tonaż naszej floty handlowej, wynoszącej niewiele ponad 100.000 T. R. B., trampy stanowią około 21 procent podczas, gdy towary masowe w wywozie stanowiły np. w roku 1936 około 89.5 proc., a w przywozie około 71 proc.

Największą część naszego tonażu stanowią statki pasażerskie, 49.278 t. r. b., które razem mogłyby przewieźć 73.600 pasażerów i 180.000 ton ładunku.

Tymczasem w/g danych statystycznych, ruch pasażerów przez Gdynię i Gdańsk za lata 1935 i 1936, bez uwzględnienia ruchu przybrzeżnego pasażerskiego, był następujący:

	Gdynia		Gdańsk	
	1935 r.	1936 r.	1935 r.	1936 r.
przyjechało osób	10.488	15 682	438	235
wyjechało osób	14.034	25.640	464	144
razem	24.522	41.322	902	379

Przewóz pasażerów na statkach polskich towarzystw okrętowych w tym czasie wyniósł: w r. 1935 — 52.500 osób, w r. 1936 — 46.400 osób.

Cztery zatym nasze statki transatlantyckie, z których „Piłsudski" i „Batory" kosztowały po około zł. 16.000.000 każdy, bez uwzględnienia nawet statku pasażerskiego „Polonia", który zabierać może około 950 pasażerów i innych statków linii regularnych towarowo-pasażerskich, pokrywają całkowicie, nawet z dużą nadwyżką, nasze zapotrzebowanie na przewóz pasażerów.

To też zwiększenie polskiej floty handlowej musi iść w kierunku żeglugi trampowej.

Przede wszystkim potrzebne nam są statki trampy na przewóz tych towarów, które sprzedajemy przeważnie po cenach c. i. f., jak np. drzewo i kupujemy po cenach f. o. b. jak np. złom Drzewa wywieźliśmy do różnych krajów drogą morską w r. 1936 1.288.000 ton. Przypuśćmy, że na początku kupilibyśmy statki trampy dla przewozu drzewa tylko do Anglii.

Czasopismo angielskie „Timber Trades Journal" z maja 1937 r. podaje, że import drzewa z Polski do Anglii wyniósł w r. 1936: drzewa miękkiego — 217.072 stds., dębiny — 13.642 stds., innego drzewa twardego — 11.175 stds., razem — 241.889 stds.

Ilość tego drzewa w niewielkiej części niewątpliwie przewieziono statkami linij regularnych. Nie popełnimy jednak dużego błędu, jeżeli obliczymy ilość potrzebnych statków trampów dla przewiezienia całej tej ilości do Anglii. Anglia bowiem jest głównym konsumentem zagranicznym naszego drzewa, ale nie jedynym. Przecież, jak widać z danych statystycznych, dużo drzewa odchodzi do Holandii i Belgii, dokąd drzewo wywozi się rzadziej, ale również w ładunkach całookrętowych statkami trampami.

Przeciętna ładowność statku-trampa, odchodzącego z ładunkiem drzewnym z Gdyni i Gdańska do Anglii wynosi 500 standartów. Dla przewiezienia zatym 241.889 standartów drzewa, byłoby nam potrzeba podróży takiego statku: 241.889 std.: 500 = około 484 podróży.

Ponieważ statek wiozący drzewo do Anglii i zabierający z Anglii węgiel do krajów skandynawskich lub złom do Polski, potrzebuje na podróż z Polski do Anglii i z powrotem w obie strony z ładowaniem około 20-paru dni, **przyjmijmy, że statek odbędzie tylko jedną podróż w miesiącu do Anglii,** potrzeba byłoby nam statków 484 podróży: 12 = około 40 statków.

Statki te, bez wątpienia, znalazłyby zatrudnienie w ciągu całego roku.

Statki, ładujące drzewo w Gdyni/Gdańsku mają przeciętną ładowność, jak już zaznaczono około 500 standartów. Ale są także statki, które ładują 200, 600, 700, aż do 1.000 stds. włącznie i każdy z tych statków może znaleźć zatrudnienie w przewozie drzewa z Polski do Anglii. Chodzi tylko o to, że powinniśmy mieć statki-trampy, mogące przewieźć w ciągu roku około 241.889 stds. drzewa do Anglii.

Jak podają dane statystyczne, eksport drzewa z Polski waha się w niewielkim stopniu. Istnieje międzynarodowe porozumienie eksporterów drzewnych „European Timber Trade Convention", które rok rocznie ustala ilości eksportowe drzewa miękkiego, tartego z głównych krajów europejskich, wywożących drzewo. Ilości te zmieniają się z roku na rok nieznacznie. Na przykład na r. 1936, 1937 i 1938 ustalono dla Polski następujące ilości drzewa miękkiego tartego do wywozu standartów: 313.000, 313.000, 281.700.

Polska zajmuje 4 miejsce w Europie w eksporcie drzewa miękkiego i pierwsze miejsce w Europie i jedno z pierwszych miejsc na świecie wśród krajów, eksportujących drzewo twarde.

Fakt ten jest jednym z argumentów za koniecznością posiadania przez Polskę floty towarowej, odpowiedniej jakościowo i ilościowo dla przewozu drzewa, tymbardziej, że przez Gdynię i Gdańsk przechodzi drzewo tranzytem na eksport z Rumunii i Czechosłowacji.

Statki na drzewo z Rumunii i Czechosłowacji frachtują przeważnie maklerzy okrętowi w Gdyni i Gdańsku.

Dlatego też posiadanie przez przedsiębiorstwa armatorskie polskie przynajmniej 40 statków-trampów o ładowności każdy około 500 standartów petersburskich drzewa miękkiego, a o nośności około 1500 ton ładunku, pozwoliłoby Polsce przewozić znaczną część drzewa eksportowanego przez Gdynię i Gdańsk na własnych statkach. Z powrotem z Anglii statki te mogłyby przywozić złom z Belgii i Francji do Polski lub węgiel i koks do krajów kontynentu lub krajów skandynawskich.

Dalej posiadanie przez Polskę więcej statków trampów wzmocniłoby bezwzględnie polskie maklerstwo okrętowe i przede wszystkim przyśpieszyło spolszczenie jego pracowników, zwiększyłoby udział naszej floty w obrotach towarowych w Gdyni/Gdańsku o około 100 proc., nie mówiąc już o korzyściach dewizowych i wpływie na bilans płatniczy naszego kraju.

Koszt natomiast takich 40 statków nowych wyniósłby obecnie około zł. 40 mil. — a naturalnie statki używane, które dla tego celu moglibyśmy zakupić, kosztowałyby obecnie około od 10 do 15 mil. złotych.

Biorąc pod uwagę nasze obroty handlowe, sumy te w pierwszym wypadku zwróciłyby się krajowi dewizowo w ciągu 6—7 lat, a w dugim wypadku w ciągu 2—3 lat.

W Polsce szczególnie dużo frachtuje się obecnie dla przewozu drzewa i innych towarów masowych z Polski i do Polski statków niemieckich. Chociaż ruch towarowy pomiędzy Niemcami i Polską odbywa się przeważnie drogą lądową, flota handlowa niemiecka zajmuje ciągle jedno z pierwszych miejsc w Gdyni i pierwsze miejsce w Gdańsku.

Niemcy, których ogólny tonaż trampowy brutto wynosi około 620.000 t.r.b., zatrudniają z tego około 450.000 t.r.b. w rejsach Morze Północne-Bałtyk. Nie popełnimy dużego błędu, twierdząc, że flota ta obsługuje w znacznym stopniu przewóz towarów masowych z Polski i do Polski.



Montaż dźwigów na nabrzeżu Czechosłowackim do drobnicy Nośność albo 5 ton

Mgr MAKSYMILIAN RYLKE

Stan prawny na Bałtyku dawniej i dziś

II

WOJNA światowa, podobnie zresztą jak i w innych dziedzinach spowodowała olbrzymie i nader brzemienne w skutki przemiany w stanie prawnym na Bałtyku. Bez znaczenia okazał się traktat z r. 1908, czterech państw bałtyckich (Rosji, Niemiec, Danii i Szwecji), gwarantujący terytorialny „status quo“ na Bałtyku, a tym samym uznający i sankcjonujący rozbiory Polski, wobec potężnej burzy dziejowej, jaka przeszła nad światem.

Nowa rzeczywistość zapanowała wszechwładnie, nowe organizmy państwowe zostały powołane do życia w myśl zasady o samostanowieniu narodów. Nad Bałtykiem istnieje obecnie 9 państw. Nauka niemiecka jako dziesiąte państwo wymienia jeszcze Wolne Miasto Gdańsk, jednakże stanowisko to jest niesłuszne, albowiem Gdańsk nie jest państwem, a jedynie fragmentem terytorialnym o zależnej strukturze politycznej.

Nowopowstałe państwa rozwinęły nader ożywioną działalność polityczną i naukową nad uregulowaniem stosunków prawnych na morzu, a to celem zapewnienia jak najdalej idącej wolności żeglugi tudzież jej bezpieczeństwa tak w czasie pokoju, jak i wojny. W ten sposób zachwianym zostało niemiecko-rosyjskie condominium na Bałtyku, istniejące przez cały wiek XIX.

Zasadniczo państwa bałtyckie podzielić można na dwie grupy: na mające dostęp tylko do Bałtyku i na graniczące jeszcze z innymi morzami. Do pierwszej grupy należą: Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia (skrawek Oceanu Lodowatego nie posiada praktycznego znaczenia), do drugiej grupy należą natomiast Niemcy, Z. S. R. R., Szwecja i Dania. Państwa pierwszej grupy dążą do ścisłej wzajemnej współpracy (wyjątek stanowi nieprzejednana i wroga Litwa wobec Polski), czego dowodem jest np. Klauzula Bałtycka, będąca pewnego rodzaju specjalną, regionalną klauzulą największego uprzywilejowania. Następnie Litwa, Łotwa i Estonia tworzą polityczną grupę państw, zwaną bałtycką Ententą.

W polityce morskiej nowopowstałe państwa są zwolennikami, niczym nie krępowanej w duchu prawa narodów wolności mórz, wychodząc z założenia, iż wszelkie ograniczenia, a przede wszystkim zamknięcie przejść na Bałtyk, było by równoznaczne, jeżeli nie z zagładą, to w każdym razie fakt ten spowodował by wybitne pogorszenie położenia tak pod względem militarnym, jak i gospodarczym. Zasada wolności żeglugi została stwierdzona w Deklaracji Barcelońskiej, z 1921 r., a międzynarodowy ten akt posiada kapitalne znaczenie właśnie dla Bałtyku.

Obecnie na Bałtyk prowadzi 6 dróg: trzy naturalne: a) Sund, b) Wielki Bełt, c) Mały Bełt, oraz 3 sztuczne: d) kanał Kiloński, e) kanał Göta, f) rosyjskie połączenie Morza Białego z Bałtykiem.

Z tych wszystkich przejść jedyną międzynarodową drogą wodną jest Sund, ponieważ brzegi tej cieśniny należą do 2 państw: Danii i Szwecji przy czym w najwęższych miejscach jest Sund całkowicie morzem przybrzeżnym tych państw. Od r. 1857, czyli od chwili zniesienia opłat na Sundzie, jest Dania, wzamian za otrzymane odszkodowanie, zobowiązana każdemu użyczać przejścia, tudzież utrzymywać drogę tę na własny koszt w stanie zdolnym do żeglugi.

Przez Sund, podobnie jak przez Bełty, będące cieśninami, łączącymi morza otwarte, mogą przepływać statki handlowe i okręty wojenne tak w czasie pokoju, jak i wojny. Prawo to wypływa ze zwyczajowego prawa narodów o swobodnym użytkowaniu cieśnin w żegludze międzynarodowej, — dalej z zasady o nieszkodliwym przepływie przez wody terytorialne danego państwa przybrzeżnego (zwyczajowe prawo narodów), oraz na podstawie jednostronnych wystąpień Danii i Szwecji (np. dekret króla duńskiego z 1912 roku, vide Część I, obwieszczenie rządu szwedzkiego z roku 1916, zabraniające łodziom podwodnym przepływu przez morza przybrzeżne szwedzkie za wyjątkiem Sundu itp.). Niestety wojna światowa wykazała iluzoryczność wolności przejścia przez cieśniny duńskie, albowiem Dania pod groźą zbrojnej interwencji niemieckiej floty wojennej, zmuszona była zastawić minami farwatery w cieśninach. Dlatego też, jedynie umowne postanowienia większej ilości zainteresowanych państw morskich, mogły by stworzyć pewniejsze stosunki prawne w cieśninach. W tym właśnie duchu uregulowana została sprawa Dardanel w traktacie w Montreux, sygnowanym przez mocarstwa morskie.

Kanał Kiloński, został po wojnie światowej nadal kanałem narodowym, a jedynie Traktat Wersalski nałożył na Niemcy obowiązek przepuszczania przez kanał statków handlowych i okrętów wojennych państw wszystkich, nie będących z Niemcami w stanie wojny. Jednakże, w czasie wojny polsko-bolszewickiej ówczesny rząd niemiecki nie przepuszczał, wbrew postanowieniu Traktatu Wersalskiego, statków z amunicją dla Polski, uważając ją za kontrabandę wojenną. Statki te musiały płynąć dalszą drogą przez Sund. Niemcy zostały wówczas zaskarżone przed Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze i skazane na zapłacenie odszkodowania wraz z odsetkami (J. Makowski „Prawo międzynarodowe“).

Kanał Göta nie wchodzi prawie w rachubę dla żeglugi międzynarodowej z powodu małej głębokości (3--4 m.) i dużej ilości śluz. Większe natomiast posiada znaczenie ostatnie połączenie, mianowicie rosyjskie. Kanał ten murmański prowadzi poprzez jeziora, a



Wnętrze magazynu nr 8 w strefie Wolnocłowej

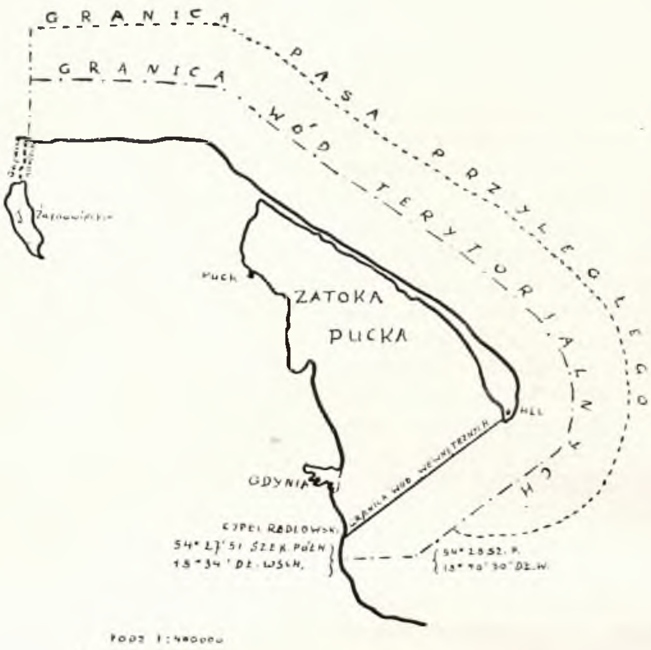
służy przede wszystkim celom strategicznym, przerzucania flot wojennych.

Całkowita wolność mórz ograniczona jest przez istnienie wód przybrzeżnych, stanowiących reminiscencje i pewnego rodzaju kompromis między dawną teorią morza zamkniętego, a obecnie panującą zasadą wolności mórz. Morze przybrzeżne jest pasem wód, ciągnącym się wzdłuż wybrzeża, na które państwo przybrzeżne rozciąga swe zwierzchnictwo, a to przede wszystkim ze względów na obronę granicy morskiej.

W roku 1930 zwołana została do Hagi konferencja, która zajmowała się problemami, związanymi z morzem terytorialnym, czyli przybrzeżnym. Na konferencji tej przyjęto konstrukcję prawną, uznającą morze przybrzeżne za przedłużenie terytorium państwowego. Wszystkie jednakże państwa, dla ogólnego dobra żeglugi międzynarodowej, zrzekają się niektórych swych praw. Stąd międzynarodowe zwyczajowe prawo do nieszkodliwego przepływu statków handlowych oraz okrętów wojennych przez morza przybrzeżne (ius transitus innoxii, droit de passage inoffensif).

Odnośnie kwestii szerokości morza przybrzeżnego, to tak na Bałtyku, jak zresztą i na innych morzach nie ma jednakowych przepisów. Większość jednakże państw bałtyckich przyjęła 3-y milowy zasięg morza przybrzeżnego (1 mila — 1851,8 m.), za wyjatkiem Finlandii, Szwecji, Z. S. R. R., które przyjęły 4-o milową szerokość. Niektóre państwa nie poprzestają na istnieniu morza przybrzeżnego, lecz wprowadziły (np. Polska) pojęcie t zw. strefy zastrzeżonej, czyli pasa morza przyległego, mającego na celu wzmocnienie bezpieczeństwa granic morskich.

Zagadnienie morza przybrzeżnego, wód wewnętrznych i pasa przyległego reguluje w Polsce Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 21 października 1932 roku o granicy morskiej Państwa. Załączona mapa obrazuje graficznie istniejący stan rzeczy:



Odnośne artykuły brzmią następująco:

ARTYKUŁY

Art. 1. Granice wód terytorialnych państwa tworzy linia biegnąca równolegle do linii wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych, w odległości 3 mil morskich do punktu pod 54° 28' szerokości północnej i 18° 40' 30" długości wschodniej od Greenwich.

Od tego punktu wprost na zachód do punktu leżącego na wybrzeżu, pod 54° 27' 51 szerokości północnej i 18° 34' długości wschodniej od Greenwich.

Art. 3. W odległości 6 mil morskich od linii wybrzeża i równolegle do niej, aż do punktu położonego pod 54° 30' szerokości północnej i pod 18° 45' długości wschodniej od Greenwich, jak to jest uwidocznione na mapie, biegnie granica wód pasa przyległego, w którym Państwu przysługuje wykonywanie praw zwierzchniczych w zakresie obrony wybrzeża.

Art. 4. Wody przybrzeżne polskiego obszaru celnego są ograniczone linią równoległą do linii wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych tegoż obszaru, w odległości 6 mil morskich bez ujmy dla dalej idących uprawnień, wypływających z postanowień umów międzynarodowych.

Art. 5. Prawa zwierzchnicze, wykonywane przez Państwo na jego wodach terytorialnych, na pasie przyległym oraz na wodach przybrzeżnych polskiego obszaru celnego, są w tym samym stopniu wykonywane w przestrzeni powietrznej, leżącej nad tymi wodami oraz pod ich powierzchnią.

Drugim uprawnieniem obok wolności żeglugi, wypływającym z zasady wolności mórz otwartych, jest rybołówstwo, czyli powszechne prawo do korzystania z bogactw głębin morskich. Również i zasada wolności rybołówstwa była przez długie wieki zwalczana i dopiero niedawno uzyskała prawo obywatelstwa.

Co do rybołówstwa przybrzeżnego, to zasadniczo zastrzeżone ono jest obywatelom danego państwa. Wyjątek stanowią polsko-gdańskie umowy, w których Gdańszczanom przyznano prawo połowu na wodach polskich, a rybakom polskim na gdańskich wodach terytorialnych. Podobne postanowienia zawierają szwedzko-duńskie umowy z końca XIX. wieku.

We wschodniej swej części posiada Bałtyk 3 duże ważne dla międzynarodowej żeglugi, zatoki: Botnicką, Fińską i Ryską. Posiadają one połączenie z morzem otwartym, a brzegi ich należą do różnych państw, są więc częściami morza otwartego, poddanego prawu wolności mórz. U wejścia do zatoki Botnickiej, znajdują się wyspy Alandzkie, zdemilitaryzowane w roku 1856. W r. 1921 zobowiązała się Finlandia, do której obecnie wyspy te należą, do nie budowania na nich żadnych umocnień, ze względu na bliskie położenie wysp od brzegów Szwecji. Co do zatoki Ryskiej i Fińskiej, to Rosja przed wojną światową uważała je za wody terytorialne, a to ze względu na posiadanie wszystkich brzegów w swym wyłącznym władztwie.

Odnośnie Zatoki Puckiej, to na mocy Rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 21 października 1932 r., wody jej uznane zostały za wody wewnętrzne Państwa (art. 2. Zatoka Pucka, zamknięta linią łączącą Cypel Helski z Cyplem Radłowskim, stanowi wody wewnętrzne Państwa). Szerokość wejścia do zatoki wynosi około 10 mil morskich, co odpowiada międzynarodowej normie zwyczajowej, uznającą wody zatok, których brzegi należą do jednego państwa, a wejście mierzy 10 mil, za wody wewnętrzne danego państwa. Zresztą przed wojną światową wody Zatoki Puckiej uważały Niemcy za wody wewnętrzne.

W związku z morzem przybrzeżnym stoi zagadnienie kabotażu, czyli żeglugi przybrzeżnej między portami tego samego państwa, położonymi nad tym samym morzem. Otóż podobnie jak rybołówstwo, zastrzeżony jest kabotaż własnym obywatelom, jednakże na podstawie umów międzynarodowych mogą zachodzić wyjątki od tej zasady. W naszych stosunkach do uprawiania żeglugi przybrzeżnej dopuszczalna jest bandera gdańska na podstawie zasady wzajemności.

Obok morza głównym przedmiotem prawa morskiego jest okręt, podległy zwierzchnictwu danego państwa, czego zewnętrznym, istotnym wyrazem jest prawo do wywieszania bandery. Kwestie te regulują wewnętrzne prawa państwowe, przy czym istnieją dość

daleko posunięte rozbieżności przepisów. Polskie postanowienia zawarte w ustawie z dnia 28 V. 1920 r., mają na celu zapewnienie przewagi pierwiastka polskiego w przedsiębiorstwach armatorskich. Co do uprawnień, wynikających z pływania pod polską banderą są następujące:

1) wyłączne prawo kabotażu;
2) nietykalność wobec obcych statków na pełnym morzu oraz prawa, wypływające z eksterytorialności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencyj i zwyczajów międzynarodowych;
3) prawo do korzystania z ochrony polskich władz morskich wojskowych na pełnym morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą;
4) w czasie wojny prawa, wypływające z neutralności, w razie ogłoszenia jej przez Rząd Rzeczypospolitej;
5) prawo do pomocy ekonomicznej Państwa.

Zwierzchnictwo okrętowe jest pewnego rodzaju dopełnieniem zwierzchnictwa terytorialnego, stąd na statku obowiązują prawa ojczyste, niezależnie od tego, na jakim morzu statek się znajduje. Zasada ta ulega pewnym ograniczeniom na obszarach obcego morza przybrzeżnego.

Po rozpatrzeniu sytuacji prawnej mórz i statków, wypada zaznajomić się z trzecim czynnikiem międzynarodowej żeglugi z portami.

Obszary portowe podlegają zwierzchnictwu państwowemu i posiadają ściśle oznaczone granice lądowe i morskie.

Od zasady zwierzchnictwa państwowego jest odchylenie, że wszystkie porty morskie otwarte są dla wszystkich bander, jednakże dane państwo może zamknąć port dla pewnych lub wszystkich państw.

W niektórych portach bałtyckich jak np. w portach polskiego obszaru celnego Gdynia—Gdańsk, w Szczecinie, Lubece, Kopenhadze, Kłajpedzie, istnieją t. zw. wolne strefy, czyli pewne ściśle oznaczone obszary portowe, do których bez cła można wwozić lub wywozić towary, składować je, przepakowywać, sortować, a nawet poddawać przeróbce uszlachetniającej.



Ładowanie masła i bekonów do Anglii na nabrzeżu Polskim

Specyficzną jest sytuacja prawna portu gdańskiego. Traktat Wersalski zapewnił Polsce swobodne korzystanie z niego. Portem zarządza specjalny organ noszący nazwę Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, a utworzony na mocy Konwencji Paryskiej w r. 1920. Podkreślić należy, iż Rada Portu nie jest instytucją prawa międzynarodowego. Podlega ona jedynie przepisom zawartym w Konwencji Paryskiej, nie będącą umową międzynarodową, a tylko porozumieniem między Rządem Polskim, a przedstawicielami Wolnego Miasta Gdańska („Prof. J. Makowski nazywa ich przedstawicielami Korporacji Autonomicznej terytorialnej, zwanej W. M. Gdańskiem").

Specjalne też warunki na Bałtyku stwarza istniejąca w Szwecji i Finlandii prohibicja, powodująca znaczny nielegalny przywóz alkoholu do tych krajów. Celem zwalczania tego procederu zwołała Finlandia w r. 1925 konferencję do Helsinek, na której uchwalono cały szereg zleceń, odnoszących się nie tylko do Finlandii, lecz i do państw, ratyfikujących te uchwały. Jednym z ważniejszych postanowień było rozszerzenie pasa wód zastrzeżonych, ale tylko w walce z przemytem alkoholu, do 12 mil morskich.

Po przedstawieniu pokrótce rozwoju stosunków prawnych na Bałtyku w przekroju dziejowym, można wyprowadzić pewne stałe wartości i stałe kierunki rozwojowe. I tak podkreślenia godną jest okoliczność, iż na przestrzeni wieków, pomimo licznych wysiłków poszczególnych państw, żadne z nich nie zdołało na trwałe opanować Bałtyku. Dopiero wiek XIX stanowi okres dłuższego condominium Rosji i Prus, ale też tylko condominium. Z dążeniami tymi łączy się chęć izolowania i neutralizacji wód bałtyckich od zagadnień i konfliktów o skali pozabałtyckiej.

Drugim ważnym faktem jest przełom, jaki zaistniał po wojnie światowej. Nadbałtyckie państwa narodowe, powołane do samodzielnego życia, są zwolennikami jak najszerzej pojętej wolności mórz, a w szczególności wolności przejścia przez cieśniny, w przeciwieństwie do Rosji i Niemiec, starających się je zamknąć w obawie interwencji mocarstw zachodnio-europejskich, w rozgrywkach na Bałtyku. Bezpośrednio po wojnie zdawało się, iż Rapallo stworzy na nowo condominium rosyjsko-niemieckie, jednakże obecnie istniejące różnice ideologiczne i polityczne tych dwu potęg, grzebią tego rodzaju kombinacje polityczne.

Odnośnie Polski, z rozwoju stosunków na Bałtyku dawnej oraz z dzisiejszej rzeczywistości politycznej, wynika konieczność ściślejszej współpracy gospodarczej i politycznej z państwami bałtycko - skandynawskimi jak i wzmocnienia sił zbrojnych na morzu. Wynika to również z tego, iż w obecnym rozwoju prawo narodów pozbawione jest prawie wszelkich sankcyj, wobec czego, podobnie jak w średniowieczu w prawie prywatnym, istnieje instytucja pomocy własnej. A więc na arenie prawa narodów należy własnymi siłami egzekwować swe prawa. W tym świetle jedynie silna flota, zdolna do działań samodzielnych na pełnym morzu może zapewnić wolność żeglugi i przejść na Bałtyku, co w związku z naszym, w olbrzymiej części morskim handlem zagranicznym, jest zagadnieniem o pierwszorzędnym znaczeniu. W zamiarach Polski nie leży, jak to nam sugerują naukowcy i publicyści niemieccy, szukanie preponderancji na Bałtyku, ale jedynie i wyłącznie zabezpieczenie żywotnych i istotnych interesów Rzeczypospolitej.

INŻ. Z. ADAMSKI

Port rybacki w Wielkiej Wsi

W ROKU ub. zakończona została budowa pierwszego portu-schroniska dla rybaków od strony morza otwartego, w Wielkiej Wsi, w którym rybacy polscy znajdą schronienie oraz bazę, umożliwiającą uprawianie połowów na dalszych wodach.

O wybraniu nasady półwyspu Helskiego w Wielkiej Wsi do budowy portu rybackiego zadecydowały następujące względy: a) techniczne jak np. mniejsze możliwości zapiaszczenia wskutek przenoszonych piasków, b) sąsiedztwo terenów dających możność rozbudowy portu i osiedla, c) dogodne połączenie drogami bitymi i kolejowymi.

W ogólnych zarysach port utworzony zostaje przez dwa mola zewnętrzne, idące od brzegu i kończące się na głębokości potrzebnej na wejściu tj. przez t. zw. Molo Zachodnie i Molo Wschodnie.

Wejście do portu usytuowane zostało z kierunku najmniejszego falowania (równolegle do brzegu) co zapewnia maximum spokoju w porcie. Od strony północno-wschodniej wejście zostaje przykryte przez przedłużenie Molo Zachodniego na długości 100 mtr. (licząc od przedłużenia Mola Wschodniego), w tym celu, aby przedostawanie się fali do portu z tego kierunku było możliwie najmniejsze. Prócz tego dzięki takiemu przedłużeniu uzyskany zostaje bezpieczny wjazd do portu o tyle, że jednostki już na samym wjeździe będą znajdować się pod osłoną falochronu.

W skład portu wchodzą następujące budowle:

Dwa Molo Zewnętrzne. Ochraniające port od fal: Molo Zachodnie 762 m. i Molo Wschodnie 320 m.

Molo wewnętrzne przebiega wewnątrz portu równolegle do brzegu, jako odgałęzienie Mola Zachodniego, a długość jego wynosi 190 mb.

Molo to będzie spełniać rolę zasłony dla wewnętrznej, przybrzeżnej części basenu przed falą, która ew. może przedostać się do basenu, a prócz tego będzie ono służyć dla przystawania statków. Głębokość użytkowa przy molo wynosi 5 mtr.

Pomost Żeglugi — wybudowany prostopadle do brzegu.

Konstrukcja pomostu jest drewniana. Szerokość jego wynosi 9,70 mtr., długość użytkowa 120 mb., a wraz z częścią łączącą z brzegiem — 160 mtr. bież. Głębokość użytkowa przy nim wynosi 5 mtr., co pozwoli na przystawanie statków o zanurzeniu 4—4,5 m.

Pomost rybacki — również konstrukcji drewnianej wybudowany jest równolegle do pomostu Żeglugi o długości 100 mb.

Szerokość pomostu wynosi 5,8 m., zaś głębokość użytkowa wody przy nim 4 m. Służy on do przystawania kutrów i wyładunku towarów.

Bocznica kolejowa normalno-torowa i mijanka. — Bocznica łączy ze stacją Wielka Wieś-Hallerowo. Całkowita długość bocznicy wynosi 1.340 mb., zaś długość użytkowa, w granicach terenów portowych, ok. 700 mb. Oprócz bocznicy wybudowany jest drugi tor mijankowy o długości 500 mtr. bież.

W przyszłości w razie potrzeby, przewidywane jest wybudowanie większej ilości torów oraz stacji towarowej w związku z czym zostają zarezerwowane odpowiednie tereny portowe.

Roboty czerpalne. — W bieżącym roku zostały częściowo wykonane roboty pogłębienia basenu na razie w zewnętrznej części pomiędzy molo wewnętrznym a Zachodnim. Pozostałe roboty czerpalne w wewnętrznej części basenu portowego oraz nazewnątrz przed wejściem zostaną wykonane wiosną roku przyszłego. Wszystkie roboty czerpalne na ogólną ilość ok. 200.000 m. zostaną wykonane przez Urząd Morski we własnym zakresie posiadanym taborem.

Wyrównanie terenów portowych pomiędzy morzem, a torem kolejowym zostały wyrównane do odpowiedniego poziomu + 2,0 m. i zabezpieczone warstwą żwiru, grub. 10 cm.

Umocnienie brzegów. — Z robót, które mają pośrednie znaczenie dla portu, należy wymienić umocnienie betonowe brzegu po stronie wschodniej portu, na dług. 250 mb. oraz umocnienie faszynowo - kamienne, po stronie zachodniej portu, dla zabezpieczenia drogi przebiegającej w tej części portu.

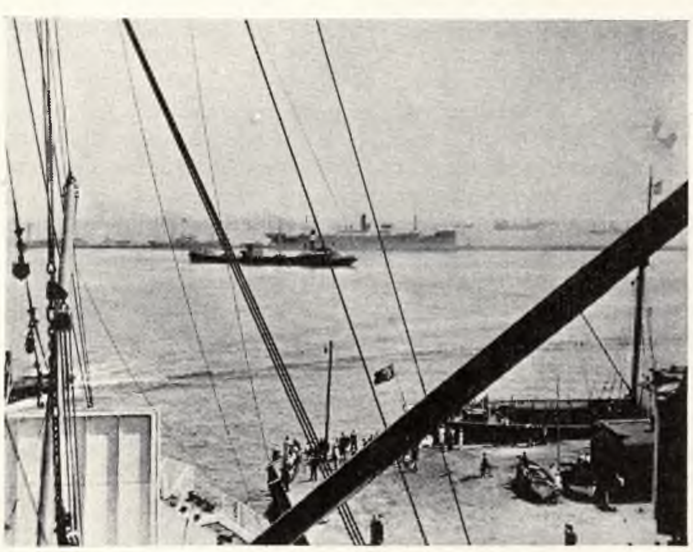
Inne roboty w wyposażeniu portu, które w obecnej chwili znajdują się już w stadium realizacji, należy wymienić elektryfikację portu oraz urządzenie nawigacyjne. Następnie, z inwestycji nie związanych z potrzebami portowymi, zapoczątkowane już częściowo inwestycje przez Państw. Inst. Meteorologiczny dla urządzenia mareografu na głowicy molo Wewnętrznego, gdzie po wybudowaniu odpowiedniego pomieszczenia wiosną roku bież., zostanie zainstalowany nowoczesny mareograf systemu Rauschenbacha.

Również na terenie portu zostaną zainstalowane przez PIM przyrządy meteorologiczne samopiszące jak barograf, termograf, anemograf, hidrograf odpowiadające urządzeniom stacji meteorologicznej 1-go rzędu, maszt sygnałowy itp.

Również zainstalowane zostaną specjalne przyrządy, jak luneta dla pomiaru wysokości fal, a w najbliższej przyszłości dynamograf dla pomiaru siły fali. Wymienione przyrządy umożliwią przeprowadzenie pomiarów i obserwacji, które dotychczas nie były u nas wogóle prowadzone, a brak ich dawał się bardzo odczuwać.

Dalsze inwestycje hydrotechniczno-portowe przewidują budowę slipu dla wyciągania kutrów oraz warsztaty reperacyjne. Nośność slipu byłaby ok. 150—180 ton. co pozwoliłoby na wyciąganie największych jednostek rybackich nawet lugrów dalekomorskich.

Również w miarę potrzeby, przewidywane jest wybudowanie dalszych pomostów rybackich, analogicznych jak istniejący już pomost rybacki, oraz nabrzeża 4 m. głęb. wzdłuż brzegu pomiędzy Molo Wschodnim, a pomostem Żeglugi.



Statki na redzie



Członkowie Rady Portu Gdyńskiego

Budowle naziemne. W roku bieżącym będzie budowany pierwszy magazyn o kubaturze ok. 4000—5000 m³, następnie rozpoczęcie budowy domków kolonii rybackiej, budynku pomocniczego dla urządzeń portowych(tj. dla pomieszczenia sprzętu ratunkowego pożarniczego itp.), a w dalszej kolejności budynku mieszkalnego dla personelu administracji portowej i nadzoru rybołówstwa, w którym również będzie mogła znaleźć pomieszczenie placówka kolejowa, władz celnych itp.

Z inwestycji prywatnych, które w najbliższym czasie będą zrealizowane należy wymienić urządzenie dla zaopatrywania kutrów w materiały pędne, wykonane przez „Polmin".

Powierzchnia wodna portu wynosić będzie ok. 14,5 hekt., aczkolwiek wielokrotnie mniejszy od ryb. portu gdyńskiego, będzie pod względem wielkości drugim z kolei na naszym wybrzeżu.

Głębokość użytkowa basenu wynosić będzie od 4—6 m. Ogólna długość konstrukcji portowych dla przystawania statków i kutrów, przy pomostach molo wewnętrznego i zewnętrznego, będzie wynosić narazie ok. 900—1000 mb., co pozwoli na umieszczenie w porcie dość znacznej ilości kutrów.

Tereny lądowe portu będą się znajdować z obydwu stron istniejącej linii kolejowej Puck—Hel, a ogólna ich powierzchnia będzie wynosić ok. 15 ha.

Większa część w ilości ok. 10 ha leży po przeciwnej stronie od linii kolejowej Puck — Hel. Północno-Zachodnia część tych terenów przewidywana jest pod kolonię rybacką, zaś pozostała część południowo-wschodnia na prywatne zakłady przemysłowe tj. wędzarnie, zakłady rybno-przetwórcze oraz dla przemysłu pomocniczego jak fabryki beczek, skrzyń itp. Tereny zaś znajdujące się pomiędzy basenem, a linią kolejową, przewidziane są na urządzenia portowe Skarbu Państwa, jak magazyny, chłodnia, slip i warsztaty reparacyjne dla kutrów, budynki administracyjne itp. Również na tych terenach, po stronie wschodniej, przewidziane jest umieszczenie stacji dla zaopatrywania w materiały pędne.

Perspektywy rozwojowe portu. Wybudowany port w pierwszym rzędzie stwarza warunki rozwojowe dla miejscowej ludności i najbliższych osiedli rybackich.

W związku z tym ludność tych okolic zacznie się stopniowo zaopatrywać w kutry, tendencję do czego już zauważono.

Następnie wobec ograniczeń w rejonie Hel, przesiedli się tutaj część rybaków helskich, posiadających już swój sprzęt.

Z kolei i w oparciu o Wielką Wieś uprawiane będzie przez rybaków z całego Wybrzeża, rybołówstwo łososiowe oraz połowy dalsze.

Siłą rzeczy, rozwój rybołówstwa pociągnie za sobą rozwój przemysłu wędzarniczego, lub pomocniczego i w związku np. z likwidacją wędzarń helskich, część właścicieli przesiedli się do Gdyni, a część do Wielkiej Wsi, celem założenia tu swoich wędzarń.

Uprawianie z W. Wsi dalszych połowów pociągnie osiedlanie się tam kupców, dla skupu ryby, na rynki całego kraju.

W początkowym okresie skup ten będzie mógł być prowadzony tylko na niewielką skalę, ponieważ do tego celu potrzebne są magazyny i chłodnie, których na razie Wielka Wieś nie posiada.

Należy tu zaznaczyć, że dający się odczuć w r. ub. bardzo dotkliwie brak szprotów, który jest podstawą przemysłu wędzarniczego, wpłynął na najbliższe miesiące hamująco na rozwój wędzarń, oraz na zamierzenia inwestycyjne rybaków, jak zakup kutrów, sprzętu itp. Należy przypuszczać, że fakt ten nie pozostanie bez wpływu na rozwój portu w Wielkiej Wsi, w początkowym jego okresie.

Administracja portu i unormowanie stanu prawnego. Z chwilą ukończenia budowy portu, która nastąpiła z końcem października ub. r. port w zasadzie oddany został do eksploatacji. Z tą chwilą też został obsadzony personel administracyjny portu, tj. kapitan portu, bosman i strażnik portowy, celem wykonywania swoich funkcyj.

Prócz tego w Wielkiej Wsi znajdować się będą organa wykonawcze Morskiego Urzędu Rybackiego tj. kontrolne rybołówstwa wraz z podległym mu personelem, który stanowi jednocześnie załogę kutra dozorczego, przydzielonego na obwód rybołówstwa w Wielkiej Wsi, Obwód rybołówstwa w Wielkiej Wsi obejmować będzie rejon od Dąbek, aż po Chałupy i w zatoce aż do Pucka.

W celu zaś unormowania funkcji portu, pod względem prawnym, zgodnie z obowiązującym dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej, został opracowany już przez Urząd Morski projekt rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu, o granicach terytorialnych morskiego portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Rozporządzenie to w najbliższym już czasie ogłoszone zostanie w Dzienniku Ustaw i „WPG".

Również przystąpił już Urząd Morski do opracowania szczegółowych przepisów porządkowych dla portu w Wielkiej Wsi, które zgodnie z wymienionym powyżej dekretem, wydane zostaną w formie rozporządzenia Dyrektora Urzędu i ogłoszone w Dzienniku Wojewódzkim i „WPG" w pierwszych miesiącach roku 1938.

Unormowanie stanu prawnego w sposób podany powyżej przyczyni się do sprawniejszego funkcjonowania portu, którego oficjalne otwarcie i uroczyste poświęcenie, przewidywane jest na dzień 3-go maja 1938 r.



Nowozmontowane dźwigi na nabrzeżu Francuskim przy Dworcu Morskim

RYNEK FRACHTOWY

SRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc grudzień 1937 r.

W okresie sprawozdawczym aktywność rynku w Gdyni i Gdańsku w dziedzinie frachtowania towarów masowych ze względu na święta zmalała. Inną przyczyną było, że ze względu na to, iż kontrakty ub. r. w szczególności na dzewo są w mocy przeważnie do marca (kwietnia br., a z drugiej strony ładunków nowych prawie że nie było. To spowodowało, że zapotrzebowanie tonażu poza kontraktami było znikome. Taki stan rzeczy spowodował pewną obniżkę frachtów po świętach, i statki z trudnością otrzymywały ładunki i to po zredukowanych stawkach. Jednakże już zabiegania na tonaż na drugą połowę stycznia są liczniejsze, przy czym zaznaczyć należy, iż podaż tonażu wolnego na Bałtyku w tej pozycji nie jest zbyt duża, tak, że frachtującym nie zawsze udało się zafrachtowanie statków po ich zbyt niskich stawkach. Należy spodziewać się, że armatorzy nie ustąpią wiele w redukcji stawek frachtowych, gdyż koszty eksploatacji statków są w roku bież. dużo wyższe niż w roku ubiegłym. do czego przyczyniła się również zwyżka cen za bunkier, prawie we wszystkich portach Bałtyku. Armatorzy ze swej strony stwierdzają, że o ile stawki obecne jeszcze bardziej spadną, będą oni zmuszeni, wobec niezwykle wysokich kosztów spowodownych panującymi mrozami, na czas zimowy statki swe unieruchomić, co wywarłoby niewątpliwie wpływ na kształtowanie się frachtów.

Drzewo.

W eksporcie drzewa do Anglii panował pewien zastój, który niezależnie od wyżej wymienionych przyczyn był spowodowany przesytem rynku angielskiego. Mianowicie odbiorcy angielscy, wobec zgromadzonych w ciągu ubiegłego sezonu zapasów, nie byli i nie są w stanie przyjmować dalszych ładunków, chyba po cenach, które są dla naszego eksportera nie do przyjęcia.

Gros eksportu od Anglii w okresie sprawozdawczym to zlikwidowanie zeszłorocznych kontraktów. Niekontraktowe ładunki do Anglii zafrachtowano po niskich stawkach frachtowych. Oferowano m. in. za

tarcicę prompt Gdańsk/Hull — sh. 30/— na warunkaoh Baltwood Net
kopalniaki do Bones — sh. 30/—

za statek wielkości 5/600 DBB płacono:

do Londynu sh. 33/— za std. na warunkach Baltwood Net
do Hullu „ 34/— „ „ „ „ Baltwood Gross
do West Hartle 34/— „ „ „ „ Scanfin C/P

Dodać jeszcze należy, że chociaż armatorzy ze względu na brak ładunków akceptowali niskie stawki, to jednak jeszcze w tej chwili nie chcą zawierać umów po tych samych stawkach na podróże, które mają być uskutecznione w ciągu dalszych miesięcy. Również trudno jest obecnie znaleźć armatorów, którzy by zawrzeć chcieli kontrakty na cały rok.

Żaglowce.

W dziedzinie frachtowania małego tonażu podaż statków była zadawalająca, jednakowoż dał się odczuć dotkliwy brak ładunków. Wyeksportowano w mies. sprawozdawczym w mniejszych partiach kilka ładunków kukurydzy, pochodzenia węgierskiego, za które płacono Rm. 5.75 do Danii. Za makuchy płacono Rm. 6.25 do jednego portu Danii, położonego nie dalej na północ od Aarhus.

Węgiel.

Jak już wspomnieliśmy na wstępie, brak ładunków krótko po świętach spowodował spadek frachtów. Druga połowa stycznia natomiast zapowiada się lepiej. Na rynku zjawiło się kilka ładunków węgla do Dieppe po sh. 7/—.

do Rouen po sp. 7/— za tonę
do Bayonne „ „ 8/6 „ „
do Bordeaux „ „ 8/— do 8/3 za tonę
do Belgii ok. „ 5/— za tonę.

Zafrachtowano również kilka ładunków węgla na statki żaglowe na drugą połowę stycznia. Poza tym zafrachtowano nast. statki:

6000 ton Gdańsk/Gdynia — Oran po sh. 9/— za tonę
35/4000 t. Gdańsk/Gdynia — Oran „ „ 9/6 „ „
2200 ton do G. S. S. L. albo Naples „ 7/3 „ „
2400 ton do „ „ „ „ „ 7/3 „ „

Wynajmowanie tonażu do Ameryki natrafiało na duże trudności ze względu na brak zainteresowania tonażu z Gdyni i Gdańska. Z drugiej strony frachtujący żądali statki poniżej 20 lat, jak również wyłączenia flag, greckiej, rumuńskiej, hiszpańskiej, rosyjskiej i jugosłowiańskiej. Warunek ten tłomaczy się tym, że węgiel polski, przewieziony w mało przewietrzalnych chłodniach zapalał się powodując ogromne straty, tak, że dzisiaj tow. asekuracyjne żądają na wyżej wspomniane flagi wyższej premii.

6/6600 ton — sh. 13/6 za tonę
45/5000 ton — „ 13/6 „ „ opcja Montewideo 13/— za tonę
5/5500 ton — „ 13/6 „ „ „ „ 13/— „ „

Poza tym zafrachtowano 2 ładunki cukru z Gdyni do Hull po sh. 7/3 za tonę.

Poniżej podajemy przeciętną stawkę roczną za węgiel za ubiegłe 4 lata:

	1937			1936	1935	1934
	max.	min.	średnia	średnia	średnia	średnia
Adrjatyk	14/6	10/6	11/1,1/4	8/10,3/4	9/8,3/4	9/—3/4
Alexandria	17/6	11/—	15/4½	8/1½	9/10½	8/11
Amsterdam	7/6	5/9	6/7½	6/—	—	4/8,1/4
Antwerpia i. Gandawa	8/9	5/2	6/2	5/3	—	3/9,1/4
Bordeaux	15/3	9/—	13/1	9/—	—	—
Dakar	15/—	11/3	14/ -1/4	—	—	—
Rzeka Plate niższe porty	20/—	12/—	16/6	11/4,3/4	10/4,3/4	10/5½
Rotterdam	8/3	5/6	6/8	5/8½	—	4/8,1/4
Rouen	13/—	8/—	10/4½	7/9	—	—
Stockholm	8/—	4/10½	6/5,3/3	4/5½	4/5,1/5	—
Genova Savona i t. d.	13/6	9/3	10/8	8/1,3/4	9/3½	8/1

KRONIKA ZAGRANICZNA

NIEMCY

Hamburg-Amerika Linie, największe przedsiębiorstwo żeglugowe niemieckie, w r. 1938 powiększa swą flotę o 73.700 t. r. b., budując w tym frachtowiec 13.000 ton dla linii Południowa Ameryka - Zachodnie Wybrzeże, motorowiec 6.700 ton dla żeglugi z Australią, 2 frachtowce po 8.900 ton 1 frachtowiec 3.600 ton, 3 frachtowce po 4.500 ton i statek dla żeglugi przybrzeżnej turystycznej 2.500 ton. Ogólny koszt budowy tych statków wyniesie 50 mil. RM.

PORT KRÓLEWIECKI W 1937 R.

Według dotychczasowych obliczeń, obrót portu królewieckiego w 1937 r. wyniósł ponad 3 miln. ton. Udział zagranicy w obrotach portu królewieckiego wyniósł ok. 26%, przy czym największą, bo 300 tys. ton wynoszącą pozycję, zajmuje w tym obrocie drzewo.

WZROST ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ PRUS WSCHOD. Z RZESZĄ NIEM.

Ostatnio ogłoszona została statystyka, dotycząca żeglugi śródlądowej pomiędzy Prusami Wschodnimi a Rzeszą w ciągu 1937 r. Według tych danych obroty towarowe w obu kierunkach wyniosły okrągło 90 tys. ton, z czego do Prus Wschodnich przewieziono 49 tys. ton, do Rzeszy zaś 41 tys. ton. W porównaniu z 1936 r., obrót wzrósł o 46% i jest największym od czasu wybudowania kanału bydgoskiego. Do wzmożenia obrotów przyczyniło się przede wszystkim, utworzenie przez „Berliner Lloyd A. G." regularnej komunikacji pomiędzy Rzeszą a Prusami Wschodnimi. Linia ta przewozi przesyłki pośpieszne, głównie zaś środki żywnościowe.

Wobec wzrostu żeglugi okazała się konieczność poszerzenia kanału królewieckiego i prace zostały już rozpoczęte na odcinku Piława—Peyse. Termin ukończenia poszerzania całego kanału obliczany jest na 4 lata.

DOCHODY ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ

Dochody żeglugi niemieckiej w r. 1937 wyniósł 390 mil. RM. wobec 336 mil. RM. w r. 1936.

Wpływ brutto z frachtów przyniósł 500 mil. RM. a 410 mil. RM. w r. 1936.

Tonaż niemieckiej floty handlowej osiągnął obecnie 4 milj. ton, wobec 3.89 milj. w dniu 1. I. 1937 i 3.71 milj. ton na 1. I. 1936 r.

BREMA CHCE WALCZYĆ Z KONKURENCJĄ

Roczne sprawozdanie Izby Przemysłowo Handlowej w Bremie wskazuje na konieczność rozbudowy portu Bremy, i zastosowania odpowiedniej polityki taryfowej, aby umożliwić skuteczną walkę z portami zachodnimi i Gdynią, których obroty wzrastają niewspółmiernie w porównaniu z Bremą.

Obroty Rotterdamu i Amsterdamu wzrosły o 20—16.8 proc., Gdynia — 16,1 proc., Bremen — 2,7 proc.

OBROTY PORTU SZCZECIŃSKIEGO

W r. 1937 weszło do portu w Szczecinie i wyszło zeń na morze ogółem 12.947 statków o pojemności 19.200 t.r.b.

Obroty towarowe portu wyniosły 8,2 mil. ton, z czego na przywóz przypada 4,8 mil. ton, na wywóz 3,4 mil. ton. W porównaniu z r. 1936 obroty zmniejszyły się o 2 proc.. Wywóz zmniejszył się o 17 proc., przywóz wzrósł o 12 proc.

ANGLIA

ZMNIEJSZANIE SIĘ TRAMPOWEJ FLOTY ANGIELSKIEJ

Angielska flota trampowa, której zmniejszanie się jest notowane od szeregu lat, mimo wydatnej pomocy rządowej, nadal się zmniejsza i obecnie wynosi 3.5 mil. ton, przy czym 1/12 część tej floty jest w użyciu 20 lat, a 1/7 około 15 — 20 lat. Sfery angielskie zaniepokojone tym objawem, wywołanym liczną sprzedażą starych statków zagranicę, a niezastąpionych nowymi jednostkami, doceniając znaczenie żeglugi trampowej rozważają co należy uczynić by stan ten, niebezpieczny dla interesów narodowych Anglii, zmienić na lepsze. Prawdopodobnie sfery te zwrócą się ponownie do rządu o pomoc.

STANY ZJEDN. A. P.

Departament Żeglugowy St. Zjednoczonych ogłosił program floty handlowej, który przewiduje budowę 53 statków frachtowo - pasażerskich, kosztem 110 mil. dolarów. W r. 1938 zostanie wybudowanych 14 statków, reszta zaś do r. 1942. Poza tym ogłoszono umowę ze Standart Oil Company, dotyczącą budowy 12 statków-cystern do przewozu ropy, kosztem 37.5 mil. dolarów. Skarb państwa dopłaci do budowy tych statków 10.5 mil. dolarów. Również prowadzone są pertraktacje o natychmiastową budowę 12 okrętów towarowych, kosztem 18 do 23 mil. dolarów. Unitet States Line rozpoczęło budowę transatlantyka, zastępcy „Lewiatana", kosztem 17 mil. dolarów.

DANIA

ŻEGLUGA DUŃSKA W 1937 R.

Po latach depresji, rok 1937 w żegludze duńskiej, uważać należy za korzystny. Podczas 1937 roku stawki frachtowe były zyskowne, jednakże armatorzy z nadwyżek osiągniętych w tym roku musieli pokryć straty z lat poprzednich, poza tym nastąpiła w tym roku znaczna zwyżka wydatków armatorów. Przeciętny duński wskaźnik stawek, dla pierwszych 10 miesięcy, wynosi 160,9 czyli 52,2 punkty powyżej tego samego przeciętnego wskaźnika dla 1936 roku.

O doskonałej konjunkturze w żegludze duńskiej świadczy i to, że w ciągu całego roku nie było tonażu uwiązanego. Flota duńska w ciągu roku coprawda nie zwiększyła się i tylko pewna część tonażu została odnowiona, tak, że stan floty duńskiej na 15 listopada 1937 r. wynosił 472 parowców pojemności 546,5 tys. TRB: 1.484 motorowców pojemności 592.8 tys. TRB i 20 żaglowców pojemności 1.515 TRB — razem 1.976 jednostek pojemności 1.141 tys. TRB. Porównując ten stan ze stanem floty na 31. 12. 1936 roku, kiedy było 1.976 jednostek pojemności 1.144 tys. TRB znajdujemy nieznaczny ubytek w tonażu statków.

Według dotychczasowych danych wpływy frachtowe duńskiej floty handlowej za rok 1937 wynoszą 285 mil. koron wobec 215 mil. koron w 1936 r. Liczba ta nie obejmuje wpływów ze statków żaglowych, które są szacowane na 2 mil. koron.

ZATRUDNIENIE STOCZNI DUŃSKIEJ

W 1937 r. stocznie duńskie wykonały 29 statków pojemności 138.000 TRB i w ten sposób zbliżyły się do rekordowej produkcji 1930 roku, kiedy wykonano 136.000 TRB.

W produkcji 1937 roku motorowce mają olbrzymią przewagę, parowców zbudowano wszystkiego 17.000 TRB. Przeszło połowę tonażu motorowego stanowią jednostki duże od 11.000 do 15.000 ton nośności.

Rezultaty finansowe stoczni nie były jednak tak korzystne, jak możnaby przypuszczać na podstawie nasilenia pracy w stoczniach. Przede wszystkim ceny na stal silnie zwyżkowały, zaś zamówienia statków pochodziły z czasu, kiedy ceny na stal i materiały budowlane były niskie, poza tym stocznie duńskie musiały płacić ceny wyższe o 2 do 3 funtów szterlingów za tonę stali, niż stocznie w krajach należących do kartelu stalowego, wreszcie często wogóle miały trudności w otrzymywaniu potrzebnego materiału. Te właśnie trudności spowodowały, że w krajach skandynawskich rozważa się projekt założenia wspólnych skandynawskich stalowni i walcowni. Projekt ten o tyle jest realny, że stocznie mają dużo zamówień, a większość ma zapewnione zatrudnienie na 2 lata.

HOLANDIA

PODWYŻSZENIE CENY BUNKRU W PORTACH HOLENDERSKICH

Z dniem 2. I. 1938 r. nastąpiło dalsze podwyższenie ceny bunkru w portach holenderskich. Obecnie ceny bunkru są następujące:

Rotterdam, Schiedam, Vloaardingen, Amsterdam, Zaandam i Dortrecht — port morski sh. 22/— za 50 — 499 t.; sh. 21/9 za 500 — 999 ton i sh. 21/6 za ponad 1000 ton, w Dortrecht sh. 24/3 od 50 ton, Ymuiden — 24/3, Hock van Holand, Vlissingen przy partii od 100 do 499 — sh. 22/— dla statków w balaście i sh. 22/6 dla statków z ładunkiem, przy 500—999 ton. — 21/9, względnie 22/3, i poza 1000 ton 21/—21/9.

Przy zawarciu kontraktu cena obniża się o 6 d.

WPROWADZENIE CŁA OBRONNEGO W INDIACH HOLENDERSKICH

Z dniem 25 lutego 38 r. zostanie nałożone na wszystkie towary eksportowane z Indii Holenderskich, dodatkowe cło w wysokości 1 % wartości towarów, które doliczone zostanie do już istniejącego dodatku celnego 2%. Wpływ z tego 1-procentowego dodatku obliczony jest na 6.5 mil. guldenów. Cło nosi nazwę „Cła obronnego", gdyż zostanie zużyty na uzbrojenie kolonii.

BELGIA

RUCH STATKÓW W ANTWERPII

W r. 1937 przyszło do portu w Antwerpii 12.386 statków o poj. 25.118.002 nrt. wobec 11.329 statków, poj. 23.043.141 nrt. w r. 1936. Pierwsze miejsca zajęły: Anglia 3323 statków, Niemcy — 2445, Holandia — 1675, Norwegia — 842, Szwecja 756, Francja — 704, Dania — 510, Belgia — 586.

Z dniem 1 stocznia 1938 r. obniżony został dodatek do kosztów przeładunkowych w porcie Antwerpijskim, z 1.80% na 1.50%.

Stocznia belgijska Cockerill w Hoboken otrzymała z Z.S.R.R. zamówienie na budowę 2 motorowców po 3 tys. ton z urządzeniem dla 600 pasażerów w każdym.

FINLANDIA

Przewóz Finlandii w listopadzie 1937 r. wynosił 876,4 mil. fmk., zaś wywóz — 901,4 mil. fmk. Za jedenaście miesięcy przywóz wynosił 8.506,7, zaś wywóz 8.570,8 mil. fmk.

Wywóz drzewa w ciągu jedenastu miesięcy ilościowo wykazuje spadek z 1,04 mil. standardów w poprzednim okresie na 0,953 mil. standardów, wartościowo jednak wykazuje zwyżkę, wynoszącą 3.851 mil. fmk. wobec 2.845 mil. fmk. w okresie poprzednim. (GAM)

ESTONIA

Obroty towarowe portów w handlu zagranicznym Estonii, za rok 1937, wykazały zwyżkę 18 proc. w stosunku do r. 1936 i wyniosły 753.404 ton, wobec 635.058 w r. poprzednim. Przywóz, który głównie składał się z surowców, powiększył się o 16,5) proc., a wywóz, na pierwszym miejscu do Niemiec i Anglii, złożony przeważnie z materiałów drzewnych, oliwy i pochodnych łupku bitumicznego oraz masła, jaj i t.p. wzrósł o 20,8 proc. W przewozie tych towarów, statki estońskie wzięły udział 32,5 proc., niemieckie 33,4 proc., angielskie 11,2 proc., fińskie 5,9 proc., następnie szwedzkie, duńskie, norw. i inne. Przeładunek portu talińskiego wynosił 75 proc., a reszta przez inne porty estońskie. Ruch statków estońskich powiększył się w stosunku do r. 1936 tylko o 0,2 proc.

ŁOTWA

Przywóz Łotwy w listopadzie 1937 r. wynosił 20,3 mil. lat. (13,2) zaś wywóz — 23,9 mil. lat. (15,5). Za jedenaście miesięcy przywóz wynosił 210,3 mil. lat (107,2), zaś wywóz — 231,6 mil. lat (120,1). W porównaniu do roku poprzedniego obroty łotewskiego handlu zagranicznego wykazują olbrzymi wzrost.

WZROST ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Łotewska flota handlowa powiększyła się w 1937 r. o 9.000 TRB. W skład floty wchodzą — 89 parowców pojemności 188 tys. TRB, 9 żaglowców pojemności 1079 TRB i 5 żaglowców zmotoryzowanych i motorowców, razem pojemności 1087 TRB, czyli wszystkiego 103 jednostki pojemności 190.106 TRB lub 113.661 TRN.

LITWA

ROZBUDOWA PORTU KŁAJPEDZKIEGO I FLOTY LITEWSKIEJ

Od 1923 roku rząd litewski wydał ogółem 33,5 mil. litów na rozbudowę portu w Kłajpedzie. Z główniejszych prac należy wymienić wybagrowanie 3,4 mil. metrów sześciennych piasku dla pogłębienia kanału wjazdowego i ustawienie czterech nowych dźwigów, tak że obecnie Kłajpeda ma 7 dźwigów. Wybudowano duży magazyn i jest projekt budowy dalszych składów.

Większą część litewskiego przywozu i wywozu przechodzi przez Kłajpedę. Już w 1936 r. na 535 tys. ton wywiezionych z Litwy i 784 tys. ton przywiezionych przeszło przez Kłajpedę 462 tys. ton i 689 tys. ton. W 1935 r. Litwa wydała 20 mil. litów za przewóz towarów obcymi statkami. Aby się uniezależnić od zagranicy musiałaby Litwa posiadać 40.000 TRB tym czasem narazie posiada tylko 7.000.

Handel zagraniczny Litwy przedstawiał się w 1937 r. następująco: eksport wyniósł 208,3 miln. lit., import zaś — 212,7 miln. litów; ujemne saldo — 4,4 miln. litów.

SZWECJA

RUCH STATKÓW W PORCIE STOCKHOLMSKIM W 1937 R.

W wolnym porcie Stockholmu załatwiono w 1937 r. statki o ogólnej pojemności 1,22 mil. TRN wobec 1,11 mil. TRN w 1936 r. W ciągu jedenastu miesięcy przywieziono towarów 276 tys. ton (236 tys. ton), a wywieziono 55 tys. ton (42 tys. ton). Wzrost obrotu towarowego wpłynął na zwyżkę dochodów portowych wynoszących w ciągu 11 miesięcy 1937 r. 107 tys. kor. wobec 84,3 tys. kor. w tymże okresie 1936 r.

RUCH STATKÓW W PORTACH SZWEDZKICH

W ciągu 10 miesięcy weszło 33.880 statków pojemności 19,8 mil. TRN w tym szwedzkich 13.593 statków pojemności 8,3 mil. TRN; wyszło 34.538 statków pojemności 20,2 mil. TRN. w tym szwedzkich 14.244 statków pojemności 8,5 mil. TRN. Polskich statków w tymże okresie było w portach szwedzkich 149 pojemności 208.158 TRN. na wejściu i 151 statków pojemności 208.468 TRN. na wyjściu. (GAM)

ZATRUDNIENIE STOCZNI SZWEDZKIEJ

Szwedzkie stocznie zbudowały w 1937 r. 37 statków pojemności 151.250 TRB, to jest mniej więcej tyle, co w roku poprzednim, w którym zbudowano 154,000 TRB. Obecny stan zamówień jest rekordowy. W budowie znajduje się 60 jednostek pojemności 325.000 TRB; zapewnia to stoczniom pełne zatrudnienie na 2 lata. Z produkcji 1937 roku, obejmującej prawie wyłącznie statki motorowe, 45% przypada na rzecz armatorów szwedzkich, wobec 20% w roku poprzednim.

HANDEL ZAGRANICZNY SZWECJI

W listopadzie 1937 r. obroty handlu zagranicznego osiągnęły najwyższe od 1920 r. cyfry dla miesiąca listopada; wynoszą one w przywozie 193,2 mil. kor. w wywozie — 184,7 mil. kor. Najbardziej zwiększył się wywóz masy papierowej, kartonu i papieru. Za jedenaście miesięcy przywieziono za 1927,6 mil. kor., wywieziono za 1787,5 mil. kor. (GAM).

RÓŻNE

Jak podaje „Lloyds Register of Shipping" w dniu 1. I. 38 r. ogólna ilość statków, znajdujących się w budowie na wszystkich stoczniach świata, wynosiła 763 o poj. 2.900.184 brt. Jest to o 648.996 brt. więcej niż w styczniu 1937 r. Liczba ta obejmuje tylko statki powyżej 100 brt.

Pierwsze miejsce w budowie handlowej floty światowej zajmują stocznie niemieckie, dopiero w ostatnim kwartale r. ub. miejsce to zajęła Anglia, budując o 26.346 brt. więcej.



MIN. PRZEMYSŁU I HANDLU W GDYNI

5 stycznia br. bawił w Gdyni minister Przemysłu i Handlu A. Roman, który udekorował przedstawicieli sfer portowych złotym i srebrnym krzyżem zasługi za pracę zawodową w żegludze oraz udekorował załogę m/s „Batory".

PRZEDSTAWICIEL MIĘDZYNARODOWEGO BIURA PRACY W GDYNI

Dnia 12 stycznia b. r. przybył do Gdyni przedstawiciel Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie inż. Toth, który od pewnego czasu bawi w Polsce, interesując się zagadnieniem bezpieczeństwa pracy oraz organizacją inspekcji pracy. Inż. Toth odbył w Gdyni konferencję w biurze obwodowego inspektora pracy, następnie zwiedził szereg zakładów przemysłowych w porcie.

INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO W M. GRUDNIU 1937 R.

W przeciągu m. grudnia r. ub. wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Roboty drogowe i kanalizacyjne. Na nabrzeżu polskim i pilotowym wykonano robót ziemnych 100 m. sześc., ułożono bruku poligonalnego 500 m. kw. oraz dylin między torami kolejowymi 1800 m. kw.

Na ulicy mola południowego wykonano podłoża pakowego 500 m. kw. oraz podłoża betonowego 30 m. sześc.

Na końcowym odcinku ulicy Waszyngtona ułożono kanalizację z rur betonowych na przestrzeni 60 mb.

Przy rozbudowanym magazynie f-y Fetter na ul. Polskiej wykonano nowe połączenie do sieci wodociągowej.

Budowle naziemne. Przy rozbudowie magazynu Nr. 9 w strefie wolnocłowej wykonano układanie podłóg i ramp.

Przy budowie magazynu Nr. 10 w strefie wolnocłowej ukończono konstrukcję żelbetową parteru.

Przy budowie domu dla urzędników na ul. Centralnej wykonano więźbę dachu oraz ścianki działowe I i II piętra.

INWESTYCJE PRYWATNE

Jedna z pierwszych firm w porcie gdyńskim **Dom Przemysłowo-Handlowy Józef Fetter S. A.**, Hurtownia owocowa i kolonialna, która już w roku 1931 zbudowała własne magazyny-składy w porcie, w ostatnim roku dokonała dalszych poważnych inwestycyj.

Należy podkreślić, że Dom Przem.-Handlowy Józef Fetter, włożył już poprzednio poważne kwoty, w rozbudowę swych magazynów i biur.

Obecnie firma wybudowała na uzyskanym od Urzędu Morskiego placu, wielkości 1165 mtr. kw. magazyn o 2-ch kondygnacjach, poza tym na dotychczasowym magazynie dobudowano 2-kondygnacje, gdzie umieszczone zostały przestronnie i nowocześnie urządzone biura. Nowy magazyn wyposażony we wszelkie najnowsze instalacje wentylacyjne, ogrzewnicze, jest specjalnie przystosowany do przechowywania świeżych owoców, gdzie może być umieszczone około 50.000 skrzyń.

Ponieważ magazyn nie stoi bezpośrednio przy basenie, firma zmontowała bardzo ciekawe urządzenia przeładunkowe, a mianowicie: pomiędzy torami kolejowymi wybudowano rampę pomocniczą, na którą dźwig Urzędu będzie podawał ładunki. Rampę pomocniczą łączy właściwe urządzenie przeładunkowe, składające się z konstrukcji żelaznej oraz elektrycznych wciągów każdy o sile 1500 kg, jeżdżących po torze zawieszonym również na konstrukcji żelaznej.

Ogólna powierzchnia magazynów składowych f-my J. Fetter, powiększyła się z 2460 m. kw. na 4780 m. kw.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W R. 1937

był niezwykle intensywny, jeżeli chodzi o budynki zakończone. Zakończono ogółem 259 budynków o kubaturze 411.000 m. sześc., a koszt budowy wynosił przeszło 13 milionów złotych, wobec 10,5 milionów zł. w roku 1936.

Mimo tak pokaźnych wyników ruch budowlany w Gdyni jest niedostateczny, wobec olbrzymiej liczby napływającej wciąż ludności. Stan zagęszczenia mieszkań obecnie jest większy, niż był przed rokiem.

W r. 1937 przybyło Gdyni 12 tys. mieszkańców.

Ogólna liczba ludności przekroczyła w dniu 1. I. 38 r. 114.000.

STOCZNIA RYBACKA

Stocznia Rybacka w Gdyni przy Morskim Instytucie Rybackim w roku 1937 zbudowała 10 kutrów, z tych 4 większe 19 metr. długości, przeznaczone do połowów dalekomorskich, na Kattegacie i Skaageraku, oraz 6 mniejszych długości 15 mtr., również pełnomorskich. Silniki do dużych kutrów zakupione zostały zagranicą, natomiast silniki do mniejszych kutrów o 60 KM, ropowe, zbudowane w kraju. Obecnie z tych 10 kutrów 6 uprawia połowy, w dalszych czterech wykańczane są instalacje mechaniczne. Oprócz budowy kutrów rybackich, stocznia przerobiła 2 kutry do celów dozorczych, zbudowanych w tejże stoczni w r. 1936. Poza budową, stocznia przeprowadza remonty starych kutrów. Wobec stałego wzrostu zapotrzebowania na nowoczesne coraz silniejsze i przystosowane do połowów pełnomorskich i dalekomorskich, kutry, oraz wobec powiększenia się potrzeby remontu starszych kutrów, stocznia ma widoki dalszego rozwoju. Należy zaznaczyć, że kutry zbudowane w Stoczni Rybackiej w Gdyni, zyskały pełne uznanie rybaków i nie tylko nie ustępują kutrom budowanym zagranicą, ale w całym szeregu szczegółów wykonania, nawet je przewyższają. Budowane w Stoczni Ryb. kutry są całkowicie prawie wykonywane z materiałów krajowych, łącznie z silnikami.

Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Mewa" posiadająca fabrykę beczek, pracującą dla własnych potrzeb i na eksport, w najbliższym czasie rozpocznie budowę garbarni sieci.

DALSZE ZNIŻKI OPŁAT Z TYTUŁU EKSPORTU W CLEARINGU

Polski Instytut Rozrachunkowy, stale dążąc do redukcji opłat, pobieranych od obrotu handlu zagranicznego, obniża z dniem 1 stycznia 1938 r. opłaty z tytułu wypłat eksportowych z 0,5% do 0,4%.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA ROK 1937

W przeciągu całego 1937 r. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 11.535 statków o pojemności 11.273.561 t.r.n. z czego przyszło 5.766 statków o pojemności 5.638.318 t.r.n., a wyszło 5.759 o pojemności 5.635.243 t.r.n.

Ruch statków według bander poszczególnych państw za 1937 r. przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	ilość stat.	udz. w proc.
1. Szwecja	1.883.355	2.796	16,729
2. Polska	1.632.089	1.335	14,514
3. Niemcy	1.087.932	1.569	9,676
4. Anglia	929.123	486	8,268
5. Dania	890.195	1.399	7,922
6. Finlandia	803.122	684	7,150
7. Norwegia	761.892	946	6,771
8. Włochy	699.647	234	6,219
9. Stany Zj. A. P.	625.949	191	5,565
10. Łotwa	498.659	415	4.436
11. Grecja	472.714	187	4,206
12. Estonia	339.498	524	3,038
13. Francja	226.336	52	2,021
14 Holandia	205.392	457	1.835
15. Z. S. R. R.	61.707	35	0,560
16. W. M. Gdańsk	46.532	110	0,426
17. Panama	35.445	42	0,328
18. Rumunia	32.252	14	0,299
19. Jugosławia	23.770	17	0,021
20. Litwa	5.492	10	0,005
21. Islandia	4.208	8	0,004
22. Hiszpania	3.760	2	0,003
23. Węgry	3.460	10	0,003
24. Belgia	1.012	2	0,001

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w przeciągu 1937 r. wynosił 980,5 t.r.n. Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie w roku ubiegłym wynosiła 53. a średni postój statku w porcie wynosił 48,2 godziny.

Jak z powyższego zestawienia wynika bandera szwedzka utrzymała się nadal na pierwszym miejscu a polska na drugim miejscu podobnie jak w latach ubiegłych. Natomiast bandera niemiecka wysunęła się na trzecie miejsce przed banderą angielską i duńską.

Ruch pasażerski w r. 1937 wykazał poważne ożywienie, wywołane dużą emigracją i wycieczkami turystycznymi G. A. L., osiągając liczbę osób 45.267, z kt. przyjechało 13.180 osób, przez Gdynię do kraju. Morski ruch pasażerski za rok ub. w stosunku do r. 1936, powiększył się o 10%, wykazując nast. kolejność; Gdynia—St. Zjedn. 10616 osób, Anglia 7321 osób., Francja 6129, Argentyna 4911, Brazylia 3671, Dania 1484 i Kanada 979 osób.

POŁOWY RYB W R. 1937

Ogólne połowy ryb morskich w roku 1937, wyniosły 14.133.475 kg., wartości 4.790 tys. zł., wobec 23.336 tys. kg., wartości 3.993 tys. zł. w roku 1936, w tym połowy dalekomorskie 6.860.820 kg., wart. 2.733 tys. zł., wobec 3.047 tys. kg. wart. 1.390 tys. zł. w roku 1936.

Jak wynika z powyższego zestawienia połowy dalekomorskie wykazały nie tylko wzrost ilościowy ale też wartościowy. Silny spadek połowów przybrzeżnych i na Bałtyku (z 18.276 tys. kg. w roku 1936 na 7.373 tys. kg.) spowodowany jest w pierwszym rzędzie katastrofalnym brakiem szprotów.

SPRAWY TARYFOWE I CELNE

Nr. 279 Monitora Polskiego z dnia 3. XII. 37 przynosi dalszą listę agentów dewizowych, uprawnionych do handlu zagranicznymi środkami płatniczymi.

Nr. 292 z dnia 20. XII. 1937 r. zawiera zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 13. XII. 1937 r. w sprawie wprowadzenia w niektórych urzędach i podurzędach celnych wstępnego badania towarów. (Dyrekcja Ceł — Gdańsk).

W Monitorze nr. 294 z dnia 22. XII. 1937 ukazała się uchwała komisji obrotu towarowego z dnia 20. XI. 1937 r. w sprawie instrukcji o doręczaniu zaświadczeń walutowych na wywóz towarów zagranicę i do W. M. Gdańska, obowiązkach eksporterów oraz kontroli wpływu i rozliczeń waluty eksportowej.

„Polska Gospodarcza" w zesz. 3/1938 podaje, jak w latach ubiegłych, wykaz szeregu ustaw, rozporządzeń i zarządzeń w zakresie praw morskich, wydanych w roku 1937, które dotyczą następujących zagadnień: Bandera, granice, port, cło, bezpieczeństwo, Państwowa Szkoła Morska, opieka pracy, konwencje międzynarodowe konwencje układy i porozumienia (dwustronne i inne.

NOWA TARYFA KOLEJOWA

W polsko - jugosłowiańskiej towarowej taryfie związkowej wprowadzono zniżkę tabeli artykułowej nr. 11. Zarządzenie powyższe potania w znacznym stopniu eksport wyrobów ceramicznych do Jugosławii. Taryfa będzie stosowana przy przewozie porcelany stołowej i kuchennej, naczyń fajansowych, izolatorów i t. p. — od każdej stacji kolejowej polskiej. Również wprowadzono zniżkę taryfy kolejowej jugosłowiańsko - polskiej w kierunku odwrotnym, a mianowicie przy eksporcie z Jugosławii rud manganowych, chromowych, barytu, magnezytu, azbestu i t. p.

Z dniem 1 stycznia 1938 r. weszła w życie nowa taryfa związkowa na przewóz węgla kamiennego i koksu odlewniczego z Polski do Rumunii.

ZAKOŃCZENIE OBRAD EUROPEJSKIEJ KONWENCJI EKSPORTERÓW DREWNA W WARSZAWIE

W dn. 20 bm. w godzinach wieczornych zakończone zostały obrady europejskiej konwencji eksporterów drewna, tematem których były sprawy: porozumienia z Kanadą odnośnie eksportu drewna na rynek brytyjski i obniżenia kontyngentów eksportowych na r. 1938.

Zebranie postanowiło jednogłośnie w uzupełnieniu decyzji, powziętej na ostatnim zjeździe w Sztokholmie (wrzesień 1937 r.) zmniejszyć globalny eksport roczny drewna z objętych konwencją krajów o 180 tys. standartów, co łącznie z poprzednio postanowioną redukcją eksportu oznacza zmniejszenie o 580 tys. standartów w porównaniu z kwotami ustalonymi na 1937 r.

W sprawie porozumienia z Kanadą żadnych uchwał zebranie nie powzięło, tak, że sprawa pozostaje w tym stadium, w jakim znajdowała się w r. 1937.

Rozbudowa Polskiej Floty Handlowej

W wykonaniu programu rozbudowy polskiej floty handlowej, opracowanego przez Departament Morski Ministerstwa Przem. i Handlu na okres 4-ch lat, w oparciu o specjalny budżet morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu, S. A. „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe" zamówiła we wrześniu rb. w Stoczni Gdańskiej, której jednym z udziałowców jest Skarb Państwa — dwa transatlantyckie statki towarowe dla obsługi linii meksykańskiej.

Są to statki motorowe o pojemności 4.660 trb. każdy, moc maszyn — 6.600 HP; szybkość 16 węzłów; długość statku między pionami — 400 stóp, szerokość konstrukcyjna — 55 stóp, zanurzenie konstrukcyjne — 25 stóp.

Do budowy tych statków użyte będą w pierwszym rzędzie surowce i materiały wyrobu polskiego. Nadto stocznia szeroko uwzględniła zatrudnienie przy ich budowie polskich inżynierów okrętowych, studentów politechniki, oraz majstrów i robotników fachowców.

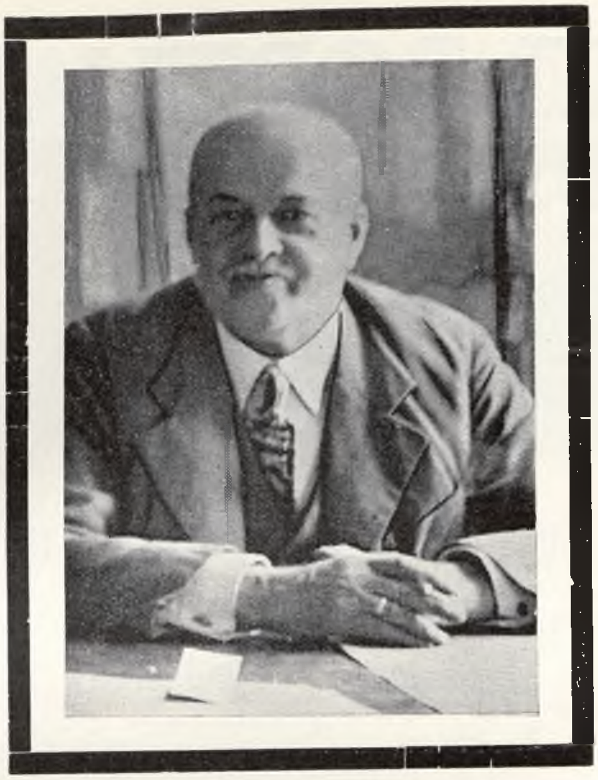
Nadmienić należy, że w r. ub. w wykonaniu wspomnianego programu rozbudowy floty handlowej zostały już zamówione, względnie nabyte następujące jednostki: dwa statki transatlantyckie pasażersko-towarowe do obsługi linii południowo-amerykańskiej po 10.800 trb.; dwa statki towarowe dla obsługi linii bałtyckich po 1.000 trb.; jeden statek dla obsługi linii lewantyńskiej o pojemności 1.940 trb.

W ten sposób tonaż floty handlowej, zamówiony w rb., zgodnie ze wspomianym programem, wynosi — 34.860 trb. Do tego należy doliczyć również statek nabyty przez przedsiębiorstwo prywatne Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob" — jeden statek węglowy o pojemności około 2.800 trb.

Razem więc tonaż jednostek polskiej floty handlowej, zamówiony w r. ub. określa się liczbą — 37.660 trb.

Ponadto przedsiębiorstwo „Polskarob" dla zitensyfikowania zaopatrywania statków zachodzących do Gdyni w polski węgiel — nabyło specjalny statek bunkrowy.

Poza polską flotą handlową również i flota rybacka uległa w r. ub. zwiększeniu przez zamówienie, zgodnie z programem opracowanym przez Departament Morski — pięciu dalekomorskich lugrów śledziowych.



Ś. p. EMILIAN BÜRGEL

W dniu 4 stycznia br. zmarł w Stanisławowie Emilian Bürgel, Radca Urzędu Morskiego w Gdyni, emerytowany Naczelnik Wydz. Handlowo-Taryfowego P. K. P. w Stanisławowie.

Śp. Emilian Bürgel urodził się 14. VI. 1873 r. w Stanisławowie, gdzie też spędził większą część swego żywota. Uczęszczał on do szkół polskich w Stanisławowie, tam nawet pozbawiony został przez władze austriackie możliwości korzystania ze szkół średnich, za pracę konspiracyjną dla sprawy polskiej i tylko w drodze łaski pozwolono mu na składanie egzaminu maturalnego we Lwowie, w charakterze eksternisty.

Po otrzymaniu matury wstępuje on do austriackiej służby kolejowej w okręgu dyrekcji stanisławowskiej, gdzie pozostaje aż do emerytury. Rozpoczyna pracę kolejową jako dyżurny ruchu, po czym mianowany zostaje Zawiadowcą, ważnej wówczas stacji węzłowej w Zaleszczykach. Stamtąd przechodzi z czasem do dyrekcji w Stanisławowie. Pełniąc kolejno funkcję kontrolera przywozowego, taryfowego, kierownika Działu Taryfowego, dochodzi dzięki swej pracy do stanowiska Naczelnika Wydziału Handlowo-Taryfowego w tejże dyrekcji, skąd po długoletniej służbie przechodzi na emeryturę.

Należał on do grona tych nielicznych fachowców, którzy organizowali służbę handlowo-taryfową nowej sieci Polskich Kolei Państwowych, biorąc udział w unifikacji najważniejszych przepisów przewozowych, polskich taryf wewnętrznych oraz układał pierwsze polskie taryfy związkowe z niemieckim Górnym Śląskiem i Rumunią. Był to człowiek zupełnie oddany sprawie polskiej, traktujący swój urząd nie z punktu widzenia materialnego, lecz obywatelskiego. Wychował on szereg urzędników kolejowych, którzy w dzisiejszej służbie polskiej piastują stanowiska fachowe.

Niezależnie od pracy zawodowej ś.p. Emilian Bürgel zajmuje się sprawami społecznymi. Należał on m. in. do pierwszych „odkrywców" piękna Karpat nad wschodnim Prutem. Nie szczędząc nawet skromnych funduszów przyczynia się do powstania pierwszego schroniska nad Howerlą, które dziś udostępnia szerokim masom turystów poznanie tej części Karpat.

Po przejściu na emeryturę ś.p. Emilian Bürgel jako fachowiec obejmuje w Urzędzie Morskim w Gdyni kierownictwo Referatu Taryfowego, organizując go i przystosowując do potrzeb rozwijającego się portu gdyńskiego. Na stanowisku tym odznaczał się jako zdolny i sumienny pracownik i ceniony jako człowiek zarówno przez swych przełożonych, jak i kolegów dzięki swej uprzejmości i wrodzonemu taktowi.

W uznaniu zasług ś.p. Emilian Bürgel odznaczony został w dniu Święta Niepodległości r. 1937 Złotym Krzyżem Zasługi. Zaszczyt ten spotkał go kilka tygodni przed zgonem. Posiadał on prócz tego Medal X-lecia Odzyskania Niepodległości oraz Krzyż Komandorski Orderu Korony Rumuńskiej.

Pamięć jego pozostanie zawsze żywą zarówno na południu Polski, które tak głęboko pokochał, jak i na północy i to u wszystkich, którzy mieli okazję się z nim stykać lub współpracować.

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI W ROKU 1937.

Handel zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się w całym roku 1937, według prowizorycznych obliczeń następująco (w nawiasie dane z r. 1936): przywóz 3.683.056 ton (3.066.373 ton), wartości 1.254.341 tys. zł. (1.003.435 tys. zł), wywóz 14.987.682 ton (12.958.154 ton), wartości 1.192.580 tys. zł, (1.026.208 tys. zł).

Jak widać z tych liczb, obroty handlu zagranicznego Polski w r. 1937 wykazały w porównaniu z r. 1936 poważny wzrost. Ponieważ import wzrósł w większym stopniu niż eksport — wystąpiło ujemne saldo w kwocie 61.761 tys. zł. W 1936 r. bilans handlowy miał niewielkie saldo dodatnie.

Ogólny wskaźnik produkcji w Polsce przekroczył podstawową cyfrę 100 z r. 1928 i według obliczeń wynosi 101. Równocześnie wskaźnik zatrudnienia w górnictwie, hutnictwie oraz wielkim i średnim przemyśle przetwórczym, bez przemysłu małego, rzemiosła i robót publicznych tak samo przekroczył wskaźnik 100 z r. 1928 i wynosi 100.1.

EMIGRACJA Z POLSKI W GRUDNIU R. UB.

W grudniu 1937 r. pod opieką Syndykatu Emigracyjnego wyjechała następująca ilość osób: Ameryka Południowa — 1.812, Ameryka Północna — 349, inne kraje zamorskie — 66.

Ponadto w grudniu r. ub. wyjechało do Palestyny 130 osób.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

Obroty portu gdańskiego

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego wykazał w r. 1937 b. znaczny wzrost. Z 5 647.696.3 t. w r. 1936 podniósł się do 7.200.778.3 t. czyli o $27^1/_2$% W tym wywóz za rok sprawozdawczy 5.684.849,5 t. (4.675.001,6 t.), i przywóz 1.515,928,8 t. (972.694,7 t.)

W eksporcie na pierwszym miejscu stoi węgiel 2.922.856,3 t, na drugim drzewo 1.181,480,5 t. (975.216) dalej zboże, 278.948 t. (727.341 t.)

W zw. z powiększonym obrotem towarowym portu gdańskiego, wzrósł i ruch statków: weszło do portu 5.935 (5.404) statków o pojemności 4.025.710 t. r. n. (3.294.611) t. r. n. wyszło z portu 5.942 statki (5.398) o pojemn. 4.035.095 ton. (3.292.097). W nawiasach - dane za r. 1936

W grudniu r. 1937 obrót towarowy

portu gdańskiego wynosił w		wartości
eksporcie	552.951 ton	37.192.874 guld.
imporcie	139.758 „	14.341.216 „
	692.709 ton	51.534.090 guld.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA GRUDZIEŃ

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy w mies. grudniu 1937 r. wyniósł 803.376.7 ton wobec 797.291.5 ton w m. listopadzie 1937 r. oraz 754.061.7 ton w m. grudniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 0.8% wzrost w porównaniu z ub. mies. Listopadem oraz 6.5% wzrost w stosunku do m. grudnia 1936 r.

Ruch statków wykazuje spadek zarówno ilości, jak pojemności statków. Przyszło bowiem 490 (542) statków o pojemności 482.824 n. r. t. (522.729 n. r. t.), wyszło zaś 494 (522) statków o pojemności 483.287 n. r. t. (502.767 n. r. t.).

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. grudniu 1937 r. wyniósł 983.4 n. r. t. (966.5 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 59 (58). Średni postój statków wyniósł 48.7 godzin (56.6 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Anglia, Finlandia, Norwegia, Włochy, Grecja, Stany Zjedn. Am. P., Łotwa, Estonia, Holandia, Z. S. R. R., Jugosławia, Francja, W. M. Gdańsk, Rumunia, Panama i Litwa. Nastąpiło za tym przegrupowanie bandery polskiej z 1-go miejsca na 2-gie, szwedzkiej z 2-go na 1-sze, niemieckiej z 4-go na 3-cie, duńskiej z 5-go na 4-te, angielskiej z 6-go na 5-te, fińskiej z 3-go na 6-te, greckiej z 10-tego na 9-te, i t. d. Ogółem reprezentowane były bandery 20 (19) państw.

Obroty zamorskie miesiąca sprawozdawczego wyniosły 795.794.2 ton wobec 775.479.5 ton w m. listopadzie 1937 r. oraz 746.119.4 ton w m. grudniu 1936 r.

Obroty zamorskie m. grudnia 1937 r. wykazują 2.6%-owy wzrost w porównaniu z m. listopadem 1937 r., a 6.7%-owy wzrost w stosunku do m. grudnia 1936 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. grudniu 1937 r. złożyły się: przywóz zamorski 176.337.1 ton oraz wywóz zamorski — 619.457.1 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (176.337.1 ton) w porównaniu z m. listopadem 1937 r. (156.107.9 ton) wykazuje dalszy wzrost w wysokości 12.9%, a w stosunku do m. grudnia 1936 r. (165.130.— ton) 6.8%-owy.

W m. grudniu 1937 r. w porównaniu z ub. miesiącem listopadem 1937 r. wykazują wzrost następujące pozycje przywozu: nasiona oleiste różne — 4.864.4 t. (2.177.9 t.), ryż suszony — 661.4 t. (87.1 t.), owoce świeże i suszone — 9.023.6 t. (2.576.3 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 13.912.9 t. (11.400.9 t.), piryty — 2.060.2 t. (brak), garbniki — 750.6 t. (515.— t.), fosforyty — 23.196.9 t. (15.835.1 t.), wełna i odpadki — 1.626.4 t. (1.349.4 t.) oraz złom — 81.639.7 t. (63.369.— t.).

Spadły natomiast nast. pozycje: śledzie — 6.478.6 t. (9.326.7 t.), tłuszcze zwierzęce — 602.7 t. (1.078.1 t.), żużle Thomasa — brak (6.050.— t.), skóry — 2.513.6 t. (2.836.8 t.), bawełna i odpadki — 11.875.5 t. (14.346.2 t.), juta — 754.6 t. (2.413.— t.), papier i odcinki papierowe — 994.4 t. (1.330.4 t.), celuloza — 336.9 ton, oraz miedź — 2.323.6 ton (3.098.8 t.).

Wywóz zamorski w m. sprawozdawczym (619.457.1 t.) wykazuje nieznaczny, bo 0.01%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem 1937 r. (619.371.6 t.) oraz 6.6%-owy wzrost w stosunku do m. grudnia 1936 r. (580.989.4 t.).

Wzrost wykazały nast. pozycje: mąka — 110.— t. (brak), słód — 1.019.8 t. (381.2 t.), bekony — 1.990.1 t. (1.542.8 t.), cement — 3.986.5 t. (2.179.1 t.), węgiel kamienny — 466.523.5 t. (464.883.— t.), makuchy — 448.— t. (150.— t.), siarczan amonu — 7.010.— t. (brak), sól potasowa — 410.— t. (250.— t.), metale różne — 5.637.7 t. (5.344.8 t.), oraz cynk i blacha cynkowa — 3.012.7 t. (2.258.2 t.).

Spadły zaś pozycje: masło — 795.7 t. (934.6 t.), sól kuchenna i przemysłowa — 65.— (491 t.), węgiel bunkrowy — 59.553.5 t. (62.702.8 t.), koks — 11.223,— t. (12.085.— t.), cukier — 3.165.2 t. (7.786.— t.), tkaniny — 394.3 t. (647.7 t.), kopalniaki — 14.207.5 t. (16.479.8 t., drzewo tarte — 7.513.7 t. (11.431.— t.), forniery i dykty — 743.3 t. (1.478.4 t.), papier — 220.1 t. (421.7 t.), celuloza — brak (504.1 t.), oraz rury żeliwne, żelazne i stalowe — 3.547.4 t. (4.097.7 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje na przywozie — 30.4 t. (140.4 t.), a na wywozie — 296.4 t. (727.5 t.). Na przywóz złożyły się 2 pozycje: ryby z poł. własnych — 30.— t. oraz owoce świeże — 0.4 t. Z ważniejszych pozycyj wywozu wymienić należy: żywicę — 59.6 t., skóry — 38.7 t. i wyr. żel. i metal. — 33.3 t.

Na obrót z wnętrzem kraju drogą wodną, złożył się przywóz — 4.413.2 t. i wywóz — 2.822.5 t. Z ważniejszych pozycyj wymienić należy na przywozie: krochmale — 916.6 t., cukier — 3.183.8 t., tkaniny — 85.5 t. oraz wyroby żel. i met. — 70.6 t., na wywozie zaś: ryż — 177.8 t., żywica — 158.6 t., glinki ceramiczne — 380 t., tłuszcze roślinne 222.7 ton, tłuszcze zwierzęce 195.1 t., przetwory chemiczne — 136.7 t., papier — 149.— t., celuloza — 123.6 t., metale różne — 108.8 t., wyr. stal. i żel. — 116.3 t. oraz maszyny — 110.3 t.

Ruch pasażerów wykazuje wzrost na wejściu a dalszy nieznaczny spadek na wyjściu. Przyjechało 414 osób (297), wyjechało 1957 osób (2.049).

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *(January—December)*
Cały przywóz	**176 337·1**	**156 107·9**	**1 718 003·7**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**17 492·7**	**7 333·4**	**178 961·6**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	4 864·4	2 177·9	50 813·5
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	661·4	87·1	46 773·3
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	9 023·6	2 576·3	53 423·7
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	296·2	395·3	1 427·1
76. Kawa *(coffee)*	362·5	271·4	4 135·9
78. Herbata *(tea)*	112·7	123·2	1 454·1
80. Kakao *(cocoa)*	309·3	411·6	5 855·4
81-82. Korzenie *(spices)* .	127·6	188·3	1 284·9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**6 821·1**	**9 614·7**	**51 462·1**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	6 478·6	9 326·7	48 970·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**16 966·7**	**13 107·6**	**262 892·2**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	13 912·9	11 400·9	168 489·7
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	2 060·2	—	29 305·3
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 232·—**	**1 821·7**	**23 144·1**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	259·5	298·8	3 950·7
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	602·7	1 078·1	12 922·8
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**760·6**	**936·3**	**6 976·6**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	13·—	—	315·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	482·7	474·3	3 830·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**24 975·7**	**24 303·4**	**237 792·9**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	750·6	515·—	1[illegible] 026·1
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	23 196·9	15 835·1	145 392·2
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	6 050·—	64 861·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	0·4
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 614·2**	**2 863·8**	**28 055·7**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 513·6	2 836·8	27 625·4
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**15 509·2**	**20 055·3**	**149 788·8**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 626·4	1 349·4	20 606·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	11 875·5	14 346·2	95 516·7
624. Juta *(jute)*	754·6	2 413·—	12 567·9
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**768·6**	**688·2**	**9 010·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**209·4**	**140·6**	**2 148·8**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 548·1**	**2 571·6**	**33 330·1**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	994·4	1 330·4	20 971·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	536·9	1 032·6	11 427·5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**49·3**	**8·8**	**633·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**86 087·3**	**69 869·4**	**714 187·6**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	81 639·7	63 369·—	677 947·3
977. Miedź *(copper)* . . .	2 323·6	3 098·8	18 719·3
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**744·—**	**627·7**	**6 842·6**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**406·4**	**701·3**	**8 507·3**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**70·2**	**1 337·1**	**3 294·5**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**81·6**	**127·—**	**974·4**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *(January—December)*
Cały wywóz	**619 457·1**	**619 371·6**	**7 288 172·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 102·5**	**7 247·3**	**54 147·2**
1. Pszenica *(wheat)*	45·—	—	71·7
2. Żyto *(rye)*	—	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	30·—	57·6	765·2
27/1-2. Mąka *(flour)*	110·—	—	285·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	25·1	90·—	5 363·8
35. Słód *(malt)*	1 019·8	381·2	20 756·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 719·2**	**4 357·2**	**57 965·7**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 990·1	1 542·8	19 982·4
125. Jaja *(eggs)*	1 226·9	1 249·7	20 019·4
127. Masło *(butter)*	795·7	954·6	6 548·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**547 543·6**	**546 938·5**	**6 451 570·9**
154. Cement *(cement)*	3 986·5	2 179·1	11 602·—
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	65·—	491·—	2 973·5
180. Węgiel kamienny *(coal)*	466 523·5	464 883·—	5 560 206·6
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	59 553·5	62 702·8	611 581·4
182. Koks *(coke)*	11 223·—	12 085·—	234 645·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	12·1	1·1	234·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**26·4**	**42·5**	**686·4**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**5 757.7**	**11 210·5**	**91 346·9**
259-260. Cukier *(sugar)*	3 165·2	7 786·—	45 494·2
287. Makuchy *(oil cake)*	448·—	150·—	10 026·—
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	2 817·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**8 810·5**	**1 114·7**	**78 929·—**
299/18. Soda *(soda)*	—	—	4·1
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	7 010·—	—	46 653·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	410·—	250·—	8 265·—
480-482. Saletra *(Salpetre)*	—	1·3	109·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**271·1**	**172·6**	**3 362·3**

Poz. tar. cel.	Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *(January—December)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 244·8**	**1 590·5**	**16 499·9**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	394·3	647.7	7 130·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**46·2**	**59·2**	**673·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**24 004·3**	**30 804·6**	**251 632·5**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	14 207·5	16 479·8	70 965·1
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	7 513·7	11 431·—	149 242·3
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	23·5	76·9	774·1
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	743·3	1 478·4	16 962·6
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**701·6**	**1 111·7**	**12 841·4**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	220·1	421·7	5 255·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	—	504·1	4 222·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**40·2**	**102·6**	**958·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**15 938·—**	**13 814·2**	**249 681·7**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 637·7	5 344·8	95 339·3
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	45 725·9
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	3 547·4	4 097·7	34 735·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	3 012·7	2 258·2	23 341·2
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**3 026·9**	**654·5**	**16 482·—**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**224·1**	**151·—**	**1 394·8**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Grudzień *(December)* . . . . 1937 — 795.794·2
Listopad *(November)* . . . . 1937 — 775 479·5
Grudzień *(December)* . . . . 1936 — 746.119·4
Od początku roku *(January—December)* 1937 — 9.006.176·3
" " " " " 1936 — 7.742.945·9

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

Poz. tar. cel.		Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *January December*
Przywóz *(imports)*		**50·4**	**140·4**	**7 079·-**
1, 2, 3, 4	Zboże *(grain)* . .	—	2·5	2·5
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	60·—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	5·—	5·—
30/1, 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 - 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	67·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	0·4	—	47·3
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	4·8
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	50·—	122·—	3 461·6
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	100·—
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	29·4
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	—	11·7
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	26·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	—	78·8
296/1—300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	1 437·9
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	1 279·—
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	—	39·7
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	179·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	144·8
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	0·1	8·5
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	10·8	20·4
	Różne *(various)* .	—	—	70·6
Wywóz *(exports)*		**296·4**	**727·5**	**15 157·5**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	20·4	—	322·4
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	0·6	—	0·6
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	28·6	28·6	6 459·5
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	—	220·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	3·5	9·5	129·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	1·5	—	11·2
76	— Kawa *(coffee)*	—	9·—	301·7
78	— Herbata *(tea)* . .	—	2·—	4·6
	Kakao *(cocoa)* . .	8·9	18·5	222·2

Poz. tar. cel.		Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *January December*
81, 82	— Korzenie *(spices)*	—	4·—	13·4
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	0·5	—	1·—
95—97	— Żywica *(resin)* . .	59·6	26·8	295·5
117	— Śledzie *(herrings)*	—	59·8	262·7
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	43·2	78·2
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—	—	26·—
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	23·2	27·9
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	641·—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
161	— Minerały Zaw bor.	—	—	154·—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	85·—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	48·2
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	0·2
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	—	31·6
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	1·8	—	10·4
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	26·1	33·1	588·9
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	18·3	50·5	610·8
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	3·—	13·5	174·9
219	— Stearyna *(stearine)*	—	—	40·4
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	0·2	—	2·—
276 - 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	1·4
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	24·9	—	93·5
295 - 491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	—	157·7
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405 - 425	— Farby *(paints)* . .	—	25·8	98·4
404	— Sadze *(soot)* . . .	4·7	7·7	55·—
424—428	— Garbniki	—	—	1 531·8
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	84·4
492 - 513	— Skóry *(skins)* . .	38·7	163·4	656·—
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .			
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	2·4
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	18·1
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	2·1
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	—
679	— Worki *(bogs)* . .	—	—	28·2
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	16·2
757—778	— Wyroby z drzewa .	3·8	—	74·1
z wyj. 772, 771	— *(wood goods)*	—	—	11·6
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka			
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	21·1
792—803		—	40·6	63·—
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	3·3
809 - 819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	11·5	—	636·4
925—981	Metale różne . . — *(various metals)*	—	—	11·3
930—965	Wyroby żel. i metal. — *(iron ware & steel ware)*	33·3	2·3	169·4
966	— Cyna *(tin)*	—	—	56·5
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	—	61·1	442·9
	Różne *(various)* .	6·5	104·9	157·4
Przywóz i wywóz razem		**346·8**	**867·9**	**22 236·5**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *January December*
	Przywóz *(imports)*	**4 413·2**	**15 329·2**	**57 154·5**
1—4	— Zboże . . . . . . *(grain)*	—	1·5	19·3
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various))*	—	15·7	45·7
24—26	—Nasiona oleiste różne . . . . *(various oils seeds)*	—	0·5	11·9
31, 32	—Krochmale *(starch)*	916·6	15·5	970·1
27/1—3	— Mąka *(flour)* . .	54·5	189·2	1 625·4
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)* . .	4·5	0·1	25·4
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	125·2
40—50	— Warzywa . . . . *(greens)*	0·7	18·6	51·5
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	28·7
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	1·7	2·6	22·4
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·1	0·9	12·3
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	2·5	30·2
77	— Cykoria *(succory)*	—	0·3	6·5
78	— Herbata *(tea)* . .	—	—	—
80	— Kakao *(cocoa)* .	0·4	—	5·6
81, 82	— Korzenie . . . . . *(spices)*	—	—	8·5
95, 97	— Żywica . . . . . . *(resin)*	—	—	4·1
104/3	— Trawa morska . . *(sea grass)*	—	—	2·1
125	— Jaja *(eggs)* . . .	6·8	12·—	58·8
127—200	— Oleje . . . . . . *(oils)*	0·5	5·2	18.3
128/1 4	— Ser *(cheese)* . .	—	—	0·4
131	— Pierze . . . . . . *(feather)*	0·3	0·3	0·6
136	— Kości *(bones)*	—	—	209·8
137/2a. b	— Jelita . . . . . . *(casings)*	0·7	5·1	23·9
205	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(fats & oils vegetable origin.)*	0·2	—	57·1
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe . . . . . . *(raw fats of animal origin)*	5·9	5·—	151·—
225	— Gliceryna . . . *glycerine*	—	0·3	24·1
228	Makaron . . . . *(macaroni)*	2·6	8·6	85·7
243/1 2	— Konserwy mięsne . *(meat preserves)*	—	1·1	2·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)* . .	—	—	8·5
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	3 183·8	14 719·5	40 033·9
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	44·9	14·6	477·4
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	101·6
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	1·1	2·1	86·1
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)* .	—	—	3 648·9
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	10·2	10 2
296/1—300/2	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	1 040·6
405—425	— Farby *(paints)* .	0·2	2·9	11·2
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	—	0·1	1·6
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	0·1	1·1	23·6
466—470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·8	0·3	4·1
492—513	— Skóry *(skins)* . .	0·5	0·9	138·6
534—559	— Wyroby skórzane . *(leather goods)*	—	0·1	1·—

Poz. tar. cel.		Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *January December*
573—622	—Tkaniny . . . . . *(textile fabrics)*	85·5	92·1	1 471·1
589/1, 2 592	—Wełna *(wool)* . .	—	—	48·5
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	11·2
646—648	—Sznury *(ropes)* .	0·1	—	12·6
720, 724	- Kauczuk *(rubber)*	—	—	2·3
725—746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	0·2	0·4	12·4
749, 750, 751	—Deski i łaty . . *(boards & laths)*	—	—	4 391·4
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	4·8	7·3	166·1
776	— Meble . . . . . . *(bentwood furniture)*	1·7	0·7	47·4
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	0·9	1·9	2·8
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)* .	14·8	84·3	483·4
836—847	— Książki i broszury *(books)*	0·3	0·8	2·2
862—887	— Wyroby ceram. . *(ceramic products)*	1·9	0·9	31·—
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·2	2·7	56·—
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	0·1	—	12·5
930—965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	70·6	84·1	848·8
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
	Różne *(various)* .	4·2	17·2	340·8
	Wywóz *(exports)*	**2822·5**	**5614·9**	**61703·6**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . . *(fruit stones)*	0·1	1·3	26·7
24—26	— Nasiona oleiste . *(oil seeds)*	90·6	320·6	2 585·6
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various)*	—	—	170·7
24/1—3	— Mąka *(flour)* . .	1·5	2·1	92·5
28	— Kasza *(grits)* . .	3·1	5·7	27·3
30	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	177·8	2 130·6	20 912·7
31	— Krochmal *(starch)*	—	8·7	42·6
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	10·4	7·7	1 101·—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . *(dried fruit)*	91·—	190·—	1 390·4
62 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	3·2	14·2	51·9
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	1·5	3·8	19·—
76	— Kawa *(coffee)* . .	24·7	17·9	653·9
78	— Herbata *(tea)* . .	13·6	13·3	172·—
80	— Kakao *(cocoa)* .	50·5	162·7	1 665·7
81—82	— Korzenie *(spices)*	11·4	25·2	144·7
89	— Rośliny lecznicze . *(medicinal plants)*	8·7	—	66·4
95, 97	— Żywica *(resin)* .	158·6	154·4	1 890·5
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . . *(sea, grass, reed)*	11·7	3·2	145·2
117	— Śledzie *(herrings)*	94·6	65·4	277·8
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	229·8	618·8
128/1—4	— Sery *(cheese)* . .	—	0·4	3·—
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	0·1	—	27·2
137/2a. b	— Jelita *(casings)* .	5·8	7·—	151·7
143/1—3	—Muszle *(shells)* .	1·1	—	42·—
148	— Kamienie *(stones)*	1·—	1·1	85·2
150	— Glinki ceramiczne *(ceramie clay)*	380·—	—	1 172·7
154	— Cement *(cement)* .	—	—	2·6
155/1—2	— Talk *(talc)* . . .	—	—	0·4
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	34·9	403·5

Poz. tar. cel.	Grudzień *December*	Listopad *November*	Od początku roku *January-December*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	2·6	5·5	113·2
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	6·9
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	1·—	4·8	31·3
200—8, a. b, c.—Wazelina *(waseline)*	—	18·6	207·1
203—204 — Wosk *(wax)* . .	7·6	2·1	86·—
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	222·7	75·8	2 894·2
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	—	—	0·4
215, 217—218— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	195·1	370·5	3 839·2
216 — Tran *(whale oil)* .	95·2	152·4	1 128·8
219 — Stearyna *(stearine)*	10·—	15·3	133·4
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	7·6	18·7	141·1
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	0·7
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	0·1	29·9
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	3·—	5·—	156·3
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	15·—	32·4	373·3
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	2·7
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym *(chemicals)* .	136·7	100·2	940·7
408 — Sadze *(soot)* . .	1·1	43·7	155·—
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	14·5	27·4	356·1
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	88·5	163·5	1 868·5
429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	4·3	4·5	39·5
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	—	0·5	19·2
487 — Celuloid *(celluloid)*	1·6	0·8	45·9
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	84·3	194·1	2 221·1
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	—	—	1 770·2
597-605, 613 — 606 — Bawełna *(cotton)*	8·3	7·1	87·6
622 — Tkaniny *(textiles)*	6·7	9·2	247·8
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—	21·—
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	15·8	21·6	117·2
646—648 — Sznury *(ropes)* .	1·—	1·2	45·2
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	2·4	47·9	783·2
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	9·5	17·2	188·3
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	—	209·1
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·2	0·4	191·2
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	2·5	45·—
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	—	43·9	115·1
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	2·6	28·—	139·8
826 — Papier *(paper)* .	149·—	311·2	3 027·4
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	123·6	2·2	651·1
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	—	—	62·6
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·—	20·5	52·—
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	108·8	8·5	462·5
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	2·4	0·4	59·5
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	116·3	182·—	1 074·9
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	0·1
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	28·1	24·7	232·—
977 — Miedź *(copper)* .	60·4	225·5	2 257·7
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	110·3	2·4	459·9
Różne *(various)* .	42·3	22·6	669·—
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**7235·7**	**20944·1**	**118 858·1**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Grudzień *(December)*	1937 —	803.376·7
Listopad *(November)*	1937 —	797.291·5
Grudzień *(December)*	1936 —	754.061·7
Od początku roku *(January-December)*	1937 —	9.147.270·9
„ „ „ „ „	1936 —	7.882.111·5

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	59	32	69·051	55	45	62.972	132.023	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	5	4	2.152	7	3	3.168	5.320	17
Anglia *(Great Britain)*	17	6	34.581	19	14	40.587	75.168	5
Dania *(Denmark)*	67	36	43.633	69	42	42.969	86.602	4
Estonia *(Estonia)*	22	5	16.479	23	18	16.899	33.378	12
Finlandia *(Finland)*	27	6	33.075	29	15	35.582	68.657	6
Francja *(France)*	2	—	2.283	3	2	3.456	5.739	16
Grecja *(Greece)*	10	3	25.422	10	9	23.702	49.124	9
Holandia *(Holland)*	21	15	9.909	19	12	8.265	18.174	13
Jugosławia *(Jougoslavie)*	3	—	4.543	3	3	4·543	9.086	15
Litwa *(Lithuanie)*	1	1	591	1	—	591	1·182	20
Łotwa *(Latvia)*	22	1	24.522	22	8	21.891	46.413	11
Niemcy *(Germany)*	62	25	47.663	60	38	44.193	91.856	3
Norwegia *(Norvay)*	38	21	33.266	43	31	35.390	68.656	7
Panama *(Panama)*	2	—	1.723	2	1	1.723	3.446	19
Rumunia *(Roumania)*	1	—	2.221	1	1	2.221	4.442	18
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	7	6	23.556	5	5	23.556	47.112	10
Szwecja *(Sweden)*	112	45	74.341	109	74	74.662	148.963	1
Włochy *(Italy)*	9	2	28.868	11	10	32.012	60.880	8
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	3	3	4·945	3	—	4·945	9.890	14
Razem *(total)*	**490**	**211**	**482.824**	**494**	**331**	**483.287**	**966.111**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	542	248	522.729	522	358	502.767	1.025.496	—
Ten sam mies. 1936 *(December 1936)*	*457*	*227*	*462.485*	*461*	*329*	*447.461*	*909.946*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	5.776	2.454	5.638.318	5.759	4.093	5.635.243	11.273.561	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	4.911	2.185	4.919.765	4.907	3.723	4.895.419	9.815.184	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. grudniu 1937 r. 985,4 n. r. t.;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 59;
c) średni postój statków w porcie 48,7 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU GRUDNIU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Bałtyk i Skagerak	Morze Północne	
Łososie	3.760	—	—	—	—	—	—	3.760
Mielnica	—	20	—	—	30	—	—	50
Troć	—	—	—	—	280	—	—	280
Stornia	—	1.870	2.850	4.000	930	50	—	9.700
Zimnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Gładzica	—	—	—	—	—	—	—	—
Skarp	—	140	—	—	110	—	—	250
Śledzie morskie	7.50	5.580	1.050	—	5.370	3.010	691.300	707.060
Szproty	20.800	20.300	13.750	1.000	750	22.200	—	78.800
Węgorze	—	—	600	—	2.080	—	—	2.680
Wątłusze	3.150	3.440	3.250	3.370	1.870	8.800	—	23.880
Węgorzyce	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieja	—	—	70	—	130	—	—	200
Makrele	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	380	—	140	—	—	520
Okonie	—	—	80	—	70	—	—	150
Płotki	—	—	100	—	50	—	—	150
Certy	100	2.840	—	—	650	—	—	3 590
Gadus merlangus	—	—	—	—	—	—	1.710	1.710
Scomber scomber	—	—	—	—	—	—	5.610	5.610
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	12.790	12.790
Gadus callarias	—	—	—	—	—	—	13.790	13.790
Conger vulgaris	—	—	—	—	—	—	3.740	3.740
Sebastes marinus	—	—	—	—	—	—	2.840	2 840
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	2.420	2.420
Gadus aeglefinus	—	—	—	—	—	—	9.500	9.500
Merlucius vulgaris	—	—	—	—	—	—	9.490	9.490
Hippoglossus vulgaris	—	—	—	—	—	—	1.090	1.090
Lophius piscatorius	—	—	—	—	—	—	1.550	1 550
Molva vulgaris	—	—	—	—	—	—	2.970	2.970
Spinacidae	—	—	—	—	—	—	2.260	2.260
Rajidae	—	—	—	—	—	—	1.210	1.210
Różne	—	—	—	—	—	—	1.180	1.180
Razem w kg	**28.560**	**34.190**	**22.130**	**8.370**	**12.460**	**34.060**	**763.450**	**903.220**
Wartość w zł	32.537	14.794	10.412	3.748	9.612	9.776	386.695	467.574
Miesiąc ubiegły w kg	108.930	118.460	109.790	67.500	24.730	28.380	1.497.405	1.955.195
Razem od pocz. r. w kg	2.108.320	1.422.670	1.437.770	486.320	445.630	1.337.480	6.895.285	14.133.475

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Grudzień *(December)*				Listopad (*November*)	Grudzień *(December)*				Listopad (*November*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (*total*)	Razem (*total*)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (*total*)	Razem (*total*)
Anglia	**26**	**27**	**9**	**62**	**22**	—	**257**	**165**	**422**	**499**
Dover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hull	—	4	1	5	4	—	1	—	1	4
Londyn	26	23	8	57	18	—	256	165	421	495
Argentyna	**6**	—	**28**	**34**	**32**	—	—	—	—	**729**
Buenos Aires	6	—	28	34	32	—	—	—	—	729
Belgia	**2**	**4**	**10**	**16**	**13**	—	—	—	—	—
Antwerpia	2	4	10	16	13	—	—	—	—	—
Gandawa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	**6**	—	—	**880**	**880**	**12**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	4	—	—	880	880	5
Rio Grande do ful	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santos	—	—	—	—	2	—	—	—	—	7
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	**13**	**17**	**10**	**40**	**36**	—	—	—	—	**24**
Kopenhaga	13	17	10	40	36	—	—	—	—	24
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	**1**	—	**1**	**12**
Tallinn	—	—	—	—	—	—	1	—	1	12
Finlandia	**12**	**2**	**3**	**17**	—	—	—	—	—	—
Helsinki	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Inne porty	12	2	—	14	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	**5**	**26**	—	**456**	**482**	**267**
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	1	—	—	—	—	9
Cherburg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Le Havre	—	—	—	—	2	26	—	456	482	258
Holandia	—	**1**	**1**	**2**	**6**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	1	1	2	5	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	—	—	**28**	—	—	—	—	—
Halifax	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—
Łotwa	**5**	—	—	**5**	—	—	—	—	—	—
Ryga	5	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Niemcy	—	**2**	—	**2**	**1**	—	—	—	—	**5**
Hamburg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Holtenau	—	2	—	2	—	—	—	—	—	5
Norwegia	—	**2**	—	**2**	—	—	—	—	—	**5**
Oslo	—	2	—	2	—	—	—	—	—	5
Stany Zjedn. Am. P.	—	**8**	**222**	**230**	**135**	—	**163**	—	**163**	**452**
New York	—	8	222	230	135	—	163	—	163	452
Szwecja	—	**4**	—	**4**	**13**	—	**9**	—	**9**	**4**
Göteborg	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—
Kalmar	—	4	—	4	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	—	—	—	12	—	6	—	6	2
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**40**
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem . . .	**64**	**67**	**283**	**414**	**297**	**26**	**430**	**1 501**	**1.957**	**2 049**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0,50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36